

26. 04. 91

VP

Gesetzentwurf**der Bundesregierung**

**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Abkommen vom 8. April 1987
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Republik Venezuela über den Luftverkehr**

A. Zielsetzung

Der internationale Fluglinienverkehr ist grundsätzlich nur möglich, wenn die ausländischen Staaten, die angeflogen oder überflogen werden sollen, der Bundesrepublik Deutschland in einem zweiseitigen Luftverkehrsabkommen die entsprechenden Verkehrsrechte gewähren.

B. Lösung

Die Republik Venezuela und die Bundesrepublik Deutschland gewähren sich gegenseitig das Recht des Überflugs (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), das Recht, Fluggäste, Post und Fracht gewerblich im internationalen Fluglinienverkehr abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit).

Kabotagerechte sind ausgeschlossen.

C. Alternativen

Vertragsloser Zustand mit nicht gesicherten Verkehrsrechten.

D. Kosten

Es entstehen keine Kosten.

Das Vorhaben wirkt sich weder auf Einzelpreise noch auf das Preisniveau, insbesondere nicht auf das Verbraucherpreisniveau aus, da

Fristablauf: 07. 06. 91

das Abkommen neben Fragen technischer Art sowie der Rechtsgewährungen auf der Grundlage der Gegenseitigkeit nur die Art und Weise der Bestimmungen von Beförderungsentgelten, nicht aber deren Höhe regelt.

26. 04. 91

VP

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Abkommen vom 8. April 1987
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Republik Venezuela über den Luftverkehr**

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
021 (323) – 971 05 – Lu 84/91

Bonn, den 26. April 1991

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes den von
der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 8. April 1987 zwischen
der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Venezuela über den
Luftverkehr

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Kohl

Fristablauf: 07. 06. 91

Entwurf**Gesetz
zu dem Abkommen vom 8. April 1987
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Republik Venezuela
über den Luftverkehr**

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Caracas am 8. April 1987 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Venezuela über den Luftverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, vereinbarte Änderungen der Punkte des Fluglinienplanes durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates in Kraft zu setzen.

Artikel 3

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.
- (2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 16 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung zum Vertragsgesetz**Zu Artikel 1**

Auf das Abkommen findet Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 105 Absatz 3 in Verbindung mit Artikel 106 Absatz 2 Nr. 5 und Absatz 3 des Grundgesetzes erforderlich, da die in Artikel 6 des Abkommens vorgesehenen Vergünstigungen auch die Umsatzsteuer und die Biersteuer berühren, deren Aufkommen den Ländern teilweise oder ganz zufließt.

Zu Artikel 2

Die Bestimmung des Artikels 2 soll ermöglichen, daß vereinbarte Änderungen des Fluglinienplans möglichst rasch in Kraft gesetzt werden können. Ohne diese Regelung könnten Änderungen des Fluglinienplans nur mit Hilfe eines neuen Gesetzes wirksam werden.

Zu Artikel 3

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Absatz 2 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Abkommen nach seinem Artikel 16 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet.

Das Vorhaben wirkt sich weder auf Einzelpreise noch auf das Preisniveau, insbesondere nicht auf das Verbraucherpreisniveau aus, da das Abkommen neben Fragen technischer Art sowie der Rechtsgewährungen auf der Grundlage der Gegenseitigkeit nur die Art und Weise der Bestimmungen von Beförderungsentgelten, nicht aber deren Höhe regelt.

Abkommen
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Republik Venezuela,
über den Luftverkehr

Convenio
sobre Transporte Aéreo
entre la República Federal de Alemania
y la República de Venezuela

Die Bundesrepublik Deutschland
und
die Republik Venezuela,

La República Federal de Alemania
y
la República de Venezuela,

- in dem Wunsch, die Entwicklung des Luftverkehrs zwischen den beiden Staaten zu fördern und die internationale Zusammenarbeit in diesem Bereich weitestgehend zu verwirklichen,
- sowie in dem Wunsch, auf diesen Verkehr die Grundsätze und die Bestimmungen des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt anzuwenden,
- in dem Wunsch, auf einer angemessenen Grundlage der Gleichheit und der echten und wirksamen Gegenseitigkeit den planmäßigen Fluglinienverkehr zwischen den beiden Staaten zu regeln, um eine bessere Zusammenarbeit auf dem Gebiet des internationalen Luftverkehrs zu erzielen,

- deseosas de favorecer el desarrollo del transporte aéreo entre los dos países y de proseguir en la medida más amplia posible la cooperación internacional en ese terreno;

- deseosas igualmente de aplicar a este transporte los principios y las disposiciones del Convenio de Aviación Civil Internacional abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

- deseosas de organizar sobre bases equitativas de igualdad de oportunidades y reciprocidad real y efectiva, los servicios aéreos regulares entre los dos países a fin de lograr una mayor cooperación en el campo del transporte aéreo internacional,

sind wie folgt übereingekommen:

han convenido lo siguiente:

Artikel 1

Im Sinne dieses Abkommens haben, soweit sich aus dessen Wortlaut nichts anderes ergibt, die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

- a) „Luftfahrtbehörden“: in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland der Bundesminister für Verkehr; in bezug auf Venezuela das Ministerium für Verkehr und Fernmeldewesen, Generaldirektion Abteilung Luftverkehr oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;
- b) der Ausdruck „bezeichnetes Luftfahrtunternehmen“ bedeutet ein Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Luftfahrtunternehmen bezeichnet hat, das den internationalen Fluglinienverkehr auf den in der Anlage festgelegten Linien betreiben soll;
- c) der Ausdruck „Übereinkommen“ bedeutet das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt und schließt dessen Änderungen nach Artikel 94, die von beiden Vertragsparteien ratifiziert wurden, sowie Anlagen zum Abkommen nebst etwaigen Änderungen nach Artikel 90 ein;
- d) die Ausdrücke „Hoheitsgebiet“, „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“ und „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ haben für die Anwendung dieses Abkommens die in den Artikeln 2 und 96 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt festgelegte Bedeutung;

Artículo 1

Para los fines de este Convenio, a menos que en el texto se estipule de otro modo:

- a) El término "Autoridades Aeronáuticas" significa en el caso de Venezuela, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Dirección General Sectorial de Transporte Aéreo y en el caso de la República Federal de Alemania, el Ministro Federal de Transportes, o en ambos casos toda persona o entidad que fuese autorizada para desempeñar las funciones que les corresponden a dichas autoridades.
- b) El término "Línea Aérea Designada" se referirá a una empresa de transporte aéreo que una Parte Contratante, haya designado por escrito a la otra Parte Contratante, de acuerdo con el Artículo 3 de este Convenio, como una Línea Aérea que se dedicará a los servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas de acuerdo al Anexo.
- c) El término "Convención" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye las Enmiendas introducidas al Convenio de acuerdo con el Artículo 94 del mismo y que hayan sido ratificadas por ambas Partes Contratantes, así como los Anexos al Convenio con las Enmiendas que se adopten de conformidad con el Artículo 90 ejusdem.
- d) Los términos "Territorio", "Servicio Aéreo", "Servicio Aéreo Internacional" y "Escala para fines no Comerciales", tendrán para la aplicación de este Convenio, la acepción fijada en los Artículos 2 y 96 del Convenio de Aviación Civil Internacional del 7 de diciembre de 1944.

- e) der Ausdruck „Abkommen“ bedeutet dieses Abkommen mit Anlage;
- f) der Ausdruck „Kapazität eines Luftfahrzeugs“ bedeutet die gewerbliche Fracht eines Luftfahrzeugs, ausgedrückt in der Anzahl der Plätze für Fluggäste und dem Gewicht und Ladeinhalt für Fracht und Post;
- g) der Ausdruck „Frequenz“ bedeutet die Anzahl der Hin- und Rückflüge, die ein Luftfahrtunternehmen innerhalb eines bestimmten Zeitraums auf einer festgelegten Linie durchführt;
- h) der Ausdruck „vereinbarter Fluglinienverkehr“ bedeutet den internationalen Fluglinienverkehr, der nach diesem Abkommen auf den festgelegten Linien aufgenommen werden kann;
- i) der Ausdruck „festgelegte Linien“ bedeutet die in der Anlage dieses Abkommens festgelegten Linien;
- j) der Ausdruck „Ladefaktor“ hat folgende Bedeutung:
 - a) Der „Nutzladefaktor“ (Fluggäste, Fracht und Post) ist ein statistischer Verkehrsmeßwert, der aus dem Verhältnis zwischen tatsächlich genutzter und verfügbarer Kapazität errechnet und als Prozentsatz angegeben wird.
 - b) Der „Sitzladefaktor“ bedeutet tatsächlich genutzte Sitzkilometer, ausgedrückt als Prozentsatz der verfügbaren Sitzkilometer, oder bei Teilstrecken die Anzahl der beförderten Zahlgäste als Prozentsatz der verfügbaren Plätze.
 - c) Der „Frachtnutzladefaktor“ bedeutet tatsächlich genutzte Tonnenkilometer geteilt durch verfügbare Tonnenkilometer ausgedrückt als Prozentsatz.
- e) El término "Convenio" significa el presente Convenio y su Anexo.
- f) El término "Capacidad de una Aeronave" significa la carga comercial de una aeronave expresada en función del número de asientos para pasajeros y del peso y volumen para carga y correo.
- g) El término "Frecuencia" significa el número de vuelos redondos que una empresa aérea efectúa en una ruta especificada en un periodo dado.
- h) El término "Servicios Convenidos" significa los servicios aéreos internacionales que con arreglo a las estipulaciones del presente Convenio pueden establecerse en las rutas especificadas.
- i) El término "Rutas Especificadas" significa las rutas establecidas en el Anexo al presente Convenio.
- j) El término "Coeficiente de Carga" significa:
 - a) El "Coeficiente de Carga" (de pasajeros y de peso) es una medida estadística del tráfico que se calcula estableciendo la relación entre performance y capacidad, y que se expresa como porcentaje.
 - b) El "Coeficiente de Carga de Pasajeros" significa: pasajeros-kilómetros efectuados, expresados como porcentaje de los asientos-kilómetros disponibles, o en el tráfico por etapa de vuelo, el número de pasajeros de pago transportados expresados como porcentaje de los asientos disponibles.
 - c) El "Coeficiente de Carga de Peso" significa: toneladas-kilómetros efectuadas, divididos por las toneladas-kilómetros disponibles y expresados como porcentaje.

Artikel 2

Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Luftfahrtunternehmen auf den in der Anlage dieses Abkommens festgelegten Linien folgende Rechte:

- a) das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
- b) zu nichtgewerblichen Zwecken im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zu landen;
- c) beim Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs auf den festgelegten Linien an dem Punkt der anderen Vertragspartei, der in dem in der Anlage dieses Abkommens festgelegten Fluglinienplan aufgeführt ist, zu landen, um Fluggäste, Fracht und Post im internationalen Luftverkehr abzusetzen und aufzunehmen, der von der anderen Vertragspartei kommt oder dafür bestimmt ist;
- d) dieses Abkommen darf nicht so ausgelegt werden, als gewähre es dem von einer Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmen Kabotagerechte innerhalb des Hoheitsgebiets der anderen Vertragspartei.

Artikel 3

(1) Der internationale Fluglinienverkehr auf den in der Anlage dieses Abkommens festgelegten Linien kann jederzeit aufgenommen werden,

- a) wenn die Vertragspartei, die die in Artikel 2 genannten Rechte gewährt sind, ein Luftfahrtunternehmen schriftlich bezeichnet hat und
- b) wenn die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem bezeichneten Luftfahrtunternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr aufzunehmen.

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, erteilt vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 und vorbehaltlich des Artikels 9

Artículo 2

Cada una de las Partes Contratantes concederá a la otra Parte Contratante, a fin de que las líneas aéreas designadas puedan realizar los servicios aéreos internacionales en las rutas fijadas conforme al Anexo de este Convenio, los siguientes derechos:

- a) Sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante sin aterrizar en el mismo;
- b) Hacer escalas para fines no comerciales en el territorio de la otra Parte Contratante;
- c) Hacer durante la explotación de los servicios aéreos convenidos, en las rutas especificadas, escala en el punto de la otra Parte Contratante que se especifique en el Cuadro de Rutas del Anexo al presente Convenio, con el propósito de desembarcar y embarcar pasajeros, carga y correo en tráfico aéreo internacional procedente o con destino a la otra Parte Contratante;
- d) Ninguna estipulación del presente Convenio podrá ser interpretada en el sentido de que confiere a la empresa aérea designada por una Parte Contratante, derechos de cabotaje dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

Artículo 3

1. Los servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas, de acuerdo con el Anexo de este Convenio, pueden ser iniciados en cualquier momento, siempre que:

- a) La Parte Contratante a la cual se le hayan concedido los derechos especificados en el Artículo 2, hubiese designado por escrito una línea aérea, y
- b) que la Parte Contratante que otorgue estos derechos, hubiese autorizado a la línea aérea designada para el inicio de los servicios aéreos.

2. A reserva de lo estipulado en los párrafos 3 y 4 de este Artículo, y de lo acordado en el Artículo 9 de este Convenio, la

unverzüglich die Genehmigung zur Aufnahme des internationalen Fluglinienverkehrs.

(3) Eine Vertragspartei kann von dem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmen den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die durch die Gesetze und sonstigen Vorschriften der jeweiligen Vertragspartei für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs vorgeschrieben sind.

(4) Eine Vertragspartei kann jedem bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei die Ausübung der in Artikel 2 gewährten Rechte verweigern, wenn das Unternehmen nicht in der Lage ist, auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und die Kontrolle darüber Staatsangehörigen oder Körperschaften der anderen Vertragspartei oder dieser selbst zustehen.

Artikel 4

(1) Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn das bezeichnete Luftfahrtunternehmen die Gesetze und sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht befolgt oder die sich daraus ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 3 Absatz 4 nicht erbracht wird. Von diesem Recht macht eine Vertragspartei nur nach einer Konsultation gemäß den Artikeln 12 und 13 Gebrauch, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder Auflagen erforderlich sind.

(2) Eine Vertragspartei kann durch schriftliche Mitteilung an die andere Vertragspartei das von ihr bezeichnete Luftfahrtunternehmen durch ein anderes unter den Voraussetzungen des Artikels 3 ersetzen. Das neu bezeichnete Luftfahrtunternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es tritt.

Artikel 5

Die Gebühren, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge des bezeichneten Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die für Luftfahrzeuge des inländischen Luftverkehrsunternehmens in ähnlichem internationalem Fluglinienverkehr erhoben werden.

Artikel 6

(1) Die Luftfahrzeuge der von den Vertragsparteien bezeichneten Unternehmen, die im vereinbarten Verkehr eingesetzt werden und die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen, aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, sind von Zöllen, Kontrollgebühren, sonstigen Steuern und staatlichen Abgaben befreit.

(2) Treibstoffe, Schmieröle, sonstige technische Verbrauchsgüter, Ersatzteile, die übliche Ausrüstung und die Vorräte, die an Bord der Luftfahrzeuge der bezeichneten Luftfahrtunternehmen mitgeführt werden, sind beim Einflug in das, beim Ausflug aus dem oder dem Überflug über das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei von Zöllen, Kontrollgebühren, sonstigen Steuern und staatlichen Abgaben befreit.

(3) Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, Bordvorräte und, soweit es sich nicht um Hilfsmittel für den Boden handelt, technische Verbrauchsgüter, Bordwerkzeuge und Bordausrüstung, die von einem bezeichneten Luftfahrtunternehmen in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei unter Zollkontrolle eingeführt und dort gelagert werden, um ausschließlich in seine Luftfahrzeuge eingebaut oder darin verwendet oder aus dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei auf andere Weise wiederausgeführt zu werden,

Parte Contratante que otorgue estos derechos dará sin demora la autorización antes mencionada para el inicio del servicio aéreo internacional.

3. Cada una de las Partes Contratantes tiene el derecho de exigir a la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, que presente pruebas de que está en condiciones de satisfacer las exigencias establecidas por las leyes y los reglamentos de la respectiva Parte Contratante, para la realización del tráfico aéreo internacional.

4. Cada una de las Partes Contratantes puede impedir el ejercicio de los derechos concedidos en el Artículo 2 de este Convenio a cualquier línea aérea designada por la otra Parte Contratante, si tal línea aérea fuese incapaz de probar, cuando se solicite, que una parte sustancial de la propiedad y el control de dicha línea aérea corresponde a nacionales o corporaciones de la otra Parte Contratante o a esta misma.

Artículo 4

1. Cada una de las Partes Contratantes puede revocar, o limitar fijando condiciones, la autorización concedida conforme al párrafo 2 del Artículo 3, en el caso de que la línea aérea designada no cumpla con las leyes y reglamentos de la Parte Contratante que le concedió los derechos, o no cumpla las disposiciones estipuladas en este Convenio, o las obligaciones que de ellas se deriven. Esto regirá también si no se facilita la prueba mencionada en el párrafo 4 del Artículo 3. Cada Parte Contratante ejercerá este derecho solamente después de una consulta de acuerdo con lo estipulado en los Artículos 12 y 13 de este Convenio, a menos que sea necesario proceder a una inmediata suspensión del servicio o fijar condiciones con el fin de evitar posteriores infracciones de las leyes o reglamentos.

2. Cada una de las Partes Contratantes podrá sustituir, mediante comunicación escrita a la otra Parte Contratante, la línea aérea designada por otra línea aérea, en las condiciones del Artículo 3 de este Convenio. La nueva línea aérea designada gozará de los mismos derechos y tendrá las mismas obligaciones que la línea aérea a la que sustituye.

Artículo 5

Las tasas impuestas en el territorio de cada una de las Partes Contratantes por el uso de aeropuertos y otras ayudas para la navegación aérea por parte de las aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante, no serán más altas que las que paguen las aeronaves de la línea aérea nacional en los servicios aéreos internacionales similares.

Artículo 6

1. Las aeronaves de las empresas designadas por las Partes Contratantes, empleadas en los servicios convenidos que entren, salgan o sobrevuelen el territorio de la otra Parte Contratante, estarán exentos de los impuestos de aduana, derechos de inspección, otros impuestos y cualquier otro gravamen fiscal.

2. El carburante, los aceites lubricantes, los otros materiales técnicos de consumo, las piezas de repuesto, el equipo corriente y abastecimiento que se conservaren a bordo de las aeronaves de las empresas aéreas designadas, serán eximidos a la llegada, salida o sobrevuelo del territorio de la otra Parte Contratante, de impuestos de aduana, derechos de inspección, otros impuestos, y cualquier otro gravamen fiscal.

3. El carburante, los aceites lubricantes, las piezas de repuesto, los abastecimientos de a bordo y cuando no constituyan equipos de ayuda de tierra, los materiales técnicos de consumo, herramientas y equipos de a bordo, introducidos y almacenados bajo control aduanero, en el territorio de la otra Parte Contratante por una empresa aérea designada para que sean montados o utilizados exclusivamente en sus aeronaves, o reexportados de otra manera del territorio de la otra Parte Contratante, estarán exentos

sind von Zöllen, Kontrollgebühren, sonstigen Steuern und staatlichen Abgaben befreit.

(4) Die Güter, für welche die in den vorstehenden Absätzen genannten Erleichterungen gewährt werden, dürfen nicht für andere Zwecke als den Fluglinienverkehr verwendet werden und sind im Fall der Nichtverwendung wiederauszuführen, sofern nicht die Weitergabe dieser Güter an andere Unternehmen oder die Verstaatlichung im Einklang mit den im Hoheitsgebiet der betreffenden Vertragspartei gültigen Gesetzen, Verordnungen und Verwaltungsvorschriften gestattet ist. Sie verbleiben unter Zollüberwachung, bis ihre Verwendung und Bestimmung festgelegt sind.

(5) Die in diesem Artikel vorgesehenen Befreiungen können bestimmten Verfahren, Auflagen und Förmlichkeiten unterliegen, die üblicherweise im Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die sie zu gewähren hat, in Kraft sind, und dürfen sich nicht auf Gebühren erstrecken, die als Vergütung für Dienstleistungen erhoben werden. Die genannten Befreiungen werden auf der Grundlage der Gegenseitigkeit angewandt.

(6) Sofern für Treibstoffe und Schmieröle, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge eines bezeichneten Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei genommen werden, Steuern oder sonstige staatliche Abgaben erhoben werden, bemühen sich die Vertragsparteien nachhaltig, Befreiungen auf der Basis der Gegenseitigkeit auszuhandeln.

Artikel 7

Im Hinblick auf die Abwicklung des Luftverkehrs entsprechend diesem Abkommen ist jede Vertragspartei gehalten, Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine, die von der anderen Vertragspartei erteilt oder als gültig erklärt wurden und noch in Kraft sind, als gültig anzuerkennen, vorausgesetzt, daß die Bedingungen für derartige Zeugnisse oder Erlaubnisscheine wenigstens den gemäß dem Abkommen über Internationale Zivilluftfahrt festlegbaren Mindestanforderungen entsprechen. Jede Vertragspartei kann sich jedoch das Recht vorbehalten, die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen für Flüge über ihr Gebiet zu verweigern, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei erteilt oder von ihr für gültig erklärt worden sind.

Artikel 8

(1) Das von jeder Vertragspartei bezeichnete Luftfahrtunternehmen genießt beim Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs auf den festgelegten Linien zwischen den jeweiligen Hoheitsgebieten nach dem Grundsatz der Wettbewerbsgleichheit eine gerechte und billige Behandlung.

(2) Beim Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs durch das von jeder Vertragspartei bezeichnete Luftfahrtunternehmen werden die Interessen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei berücksichtigt, damit der Linienverkehr des letztgenannten Unternehmens auf den vereinbarten Linien nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Es besteht Einvernehmen darüber, daß der von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen gemäß diesem Abkommen betriebene Linienverkehr vor allem dazu dient, ein Beförderungsangebot mit einer Kapazität bereitzustellen, die dem Verkehrsbedarf zwischen den beiden Staaten entspricht.

(4) Beide Vertragsparteien erkennen an, daß der Verkehr im Rahmen der Dritten und Vierten Freiheit das vorrangige Ziel dieses Abkommens ist.

(5) Die Vertragsparteien erkennen an, daß Erhöhungen der Frequenzen der bezeichneten Luftfahrtunternehmen und der für den genannten Linienverkehr vereinbarten Kapazitäten sowie Änderungen der Flugzeugmuster, die wesentliche Änderungen im vereinbarten Linienverkehr bedeuten, im Einvernehmen zwischen den bezeichneten Unternehmen festgelegt und den Luftfahrtbehörden beider Seiten zur Genehmigung vorgelegt werden.

de impuestos de aduana, derechos de inspección, otros impuestos y cualquier otro gravamen fiscal.

4. Los bienes para los que se conceden las facilidades referidas en los párrafos anteriores, no podrán ser utilizados para usos distintos a los servicios de vuelo y deberán ser reexportados en caso de no ser utilizados, a menos que se permita la cesión de los mismos a otras empresas, o la nacionalización según las Leyes, los Reglamentos y los Procedimientos Administrativos en vigencia en el territorio de la Parte Contratante interesada. Mientras se les dé uso y destino deberán permanecer bajo custodia de la Aduana.

5. Las exenciones previstas en el presente Artículo, pueden estar sujetas a determinados procedimientos, condiciones y formalidades, normalmente en vigencia en el territorio de la Parte Contratante que habrá de concederlas, y no deben referirse a las tasas cobradas en pago de servicios prestados. Las exenciones mencionadas serán aplicadas en base a reciprocidad.

6. En caso de que se establezcan impuestos u otros gravámenes fiscales para el combustible y los aceites lubricantes que se suministran en el territorio de una Parte Contratante a las aeronaves de la empresa designada por la otra Parte Contratante, las Partes Contratantes harán todos los esfuerzos para que se negocien las correspondientes exenciones sobre base de reciprocidad.

Artículo 7

Con respecto a la realización del tráfico aéreo de acuerdo con el presente Convenio, cada una de las Partes Contratantes se compromete a reconocer la validez de los Certificados de Aeronavegabilidad, los Certificados de Capacidad y las Licencias extendidos o declarados como válidos por la otra Parte Contratante y aún vigentes, siempre y cuando las condiciones de tales Certificados o Licencias por lo menos satisfagan las exigencias mínimas determinadas conforme al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. No obstante, cada Parte Contratante puede reservarse el derecho de denegar el reconocimiento de Certificados de Capacidad o Licencias para vuelos sobre su territorio que la otra Parte Contratante haya extendido a los nacionales de la primera Parte o haya declarado como válidos.

Artículo 8

1. La línea aérea designada por cada una de las Partes Contratantes, gozará de un tratamiento justo y equitativo en la explotación de los servicios convenidos en las rutas especificadas, entre sus respectivos territorios, en base al principio de igualdad de oportunidades.

2. En la explotación de los servicios convenidos por la línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes se tomarán en consideración los intereses de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante, a fin de no afectar indebidamente los servicios que esta última presta en las rutas convenidas.

3. Queda entendido que los servicios que presten las empresas aéreas designadas conforme al presente Convenio, tendrán el objetivo primario de proporcionar transporte aéreo con capacidad adecuada a las necesidades del tráfico entre los dos países.

4. Ambas Partes Contratantes reconocen que los tráficos de tercera y cuarta libertades constituyen el objeto primordial del presente Convenio.

5. Las Partes Contratantes reconocen que aumentos de frecuencia de las empresas aéreas designadas y de la capacidad acordada para dichos servicios, así como las modificaciones del tipo de aeronaves, que signifiquen cambios sustanciales en los servicios convenidos, serán determinados por acuerdo entre las empresas aéreas designadas y sometidos a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes.

(6) Die Flugpläne sind den Luftfahrtbehörden mindestens sechzig (60) Tage vor dem Inkrafttreten zur Genehmigung vorzulegen.

Artikel 9

Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei übermitteln den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen des bezeichneten Luftfahrtunternehmens, die billigerweise angefordert werden können, um das Beförderungsangebot zu überprüfen, das auf den in der Anlage dieses Abkommens festgelegten Linien von dem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei bereitgestellt wird. Diese Unterlagen enthalten alle Angaben, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 10

(1) Für die Zwecke dieses Abkommens bedeutet Tarif den für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht unter festgelegten Bedingungen bezahlten Preis einschließlich der Beträge und Bearbeitungsgebühren für Agenturen oder sonstige zusätzlichen Stellen, ausschließlich der Vergütung und sonstiger Bedingungen im Zusammenhang mit der Postbeförderung.

(2) Die für das bezeichnete Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei anwendbaren Tarife werden auf einer angemessenen Höhe unter ordnungsgemäßer Berücksichtigung aller Umstände, insbesondere der Kosten des Betriebs, eines angemessenen Gewinns und der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien festgesetzt.

(3) Die Tarife werden, wenn möglich, von den von beiden Vertragsparteien bezeichneten Luftfahrtunternehmen festgesetzt; diese Vereinbarung ist möglichst mit Hilfe des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) zu erzielen.

(4) Jeder auf diese Weise vereinbarte Tarif wird den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien spätestens sechzig (60) Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind. Für das Inkrafttreten eines Tarifs bedarf es der vorherigen Genehmigung der Behörden beider Seiten.

(5) Kommt zwischen den bezeichneten Luftfahrtunternehmen eine Vereinbarung nach Absatz 3 nicht zustande oder erklärt sich eine Vertragspartei mit den ihr nach Absatz 4 zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so setzen die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien die Tarife derjenigen Linien oder Linienteile, für die eine Vereinbarung nicht zustande gekommen ist, einvernehmlich fest.

(6) Wird zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien ein Einvernehmen nach Absatz 5 nicht erzielt, so wird Artikel 13 angewendet.

(7) Ein nach diesem Artikel festgesetzter Tarif bleibt bis zur Festsetzung eines neuen Tarifs in Kraft. Die Gültigkeit eines Tarifs kann aufgrund dieses Absatzes nicht um mehr als sechs (6) Monate verlängert werden, von dem Zeitpunkt an gerechnet, in dem er hätte ablaufen sollen. Solange jedoch keine Vereinbarung über die Festsetzung eines neuen Tarifs erzielt wird, bleibt der vorhergehende in Kraft.

(8) Die von den Vertragsparteien bezeichneten Luftfahrtunternehmen dürfen in keiner Weise den Preis oder die Bestimmungen für die Anwendung der gültigen Tarife ändern.

Artikel 11

(1) Das bezeichnete Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei kann auf den Flughäfen und in den Städten im Hoheitsgebiet der

6. Los horarios de los servicios deberán ser sometidos a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas por lo menos sesenta (60) días antes de la entrada en vigor.

Artículo 9

Las Autoridades Aeronáuticas de una Parte Contratante proporcionarán a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, cuando se solicite, todas las publicaciones periódicas u otros informes estadísticos de la línea aérea designada, que puedan solicitarse debidamente, con el fin de controlar la capacidad ofrecida por la línea aérea designada de la primera Parte Contratante en las rutas especificadas, de acuerdo con el Anexo de este Convenio. Tales informes contendrán todos los datos necesarios para determinar el volumen, así como también la procedencia y destino del tráfico.

Artículo 10

1. Para los fines del presente Convenio, Tarifa significa el precio pagado por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales se aplica dicha entidad incluyendo cantidades y comisiones correspondientes a agencias o a otros servicios complementarios, excluyéndose la remuneración y otras condiciones relativas al transporte de correo.

2. Las tarifas aplicables por la línea aérea designada de cada una de las Partes Contratantes serán establecidas a niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los elementos de valoración, especialmente el costo de explotación, un beneficio razonable y las características de las diferentes rutas.

3. Las tarifas serán acordadas, si es posible, por las empresas designadas por las dos Partes Contratantes, y dicho acuerdo habrá de lograrse, hasta donde sea posible, a través del mecanismo de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), de fijación de tarifas.

4. Cualquier tarifa acordada de este modo será sometida a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, por lo menos sesenta (60) días antes de la fecha fijada para su entrada en vigor. Este período puede ser reducido en casos especiales, siempre que las Autoridades Aeronáuticas estén de acuerdo en ello.

Para la entrada en vigor de una tarifa será necesario la previa aprobación de las Autoridades de ambas Partes.

5. No habiéndose llegado a un acuerdo conforme al párrafo 3 de este Artículo, entre las líneas aéreas designadas, o si una de las Partes Contratantes no estuviera de acuerdo con las tarifas sometidas a su aprobación, conforme al párrafo 4, las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, fijarán de común acuerdo, las tarifas para aquellas rutas o parte de las mismas, sobre las cuales no se haya llegado a un acuerdo.

6. En el caso de que no se llegase a un acuerdo, conforme al párrafo 5 de este Artículo, entre las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, se aplicarán las cláusulas del Artículo 13 de este Convenio.

7. Una tarifa establecida conforme a las disposiciones del presente Artículo, continuará en vigor hasta el establecimiento de una nueva tarifa.

La validez de una tarifa no podrá prorrogarse en virtud de este párrafo, por un período superior a seis (6) meses a contar de la fecha en que aquella debería haber expirado. Sin embargo, hasta tanto no se llegue a un acuerdo para el establecimiento de una nueva tarifa, deberá seguir en vigor la anterior.

8. Las empresas aéreas designadas por las Partes Contratantes de ninguna manera modificarán el precio o las reglas de aplicación de las tarifas vigentes.

Artículo 11

1. La línea aérea designada por una Parte Contratante puede mantener y emplear su propio personal para sus servicios en los

anderen Vertragspartei, in denen es eine eigene Vertretung zu unterhalten beabsichtigt, sein eigenes Personal für seine Geschäfte unterhalten und beschäftigen.

(2) Das gesamte Personal untersteht den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei anwendbaren Gesetzen, Verordnungen und Verwaltungsverfahren.

(3) Die Vertragsparteien gewähren den Vertretungen und dem Personal gegebenenfalls Unterstützung und Erleichterungen.

Artikel 12

Zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung in allen die Anwendung und Auslegung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen. Führt dieser Meinungsaustausch nicht zu einem Ergebnis, so wird wie folgt verfahren:

- a) Hält eine Vertragspartei die Änderung einer Bestimmung dieses Abkommens oder der Anlage hierzu für zweckmäßig, so kann sie die Abhaltung von Konsultationen mit der anderen Vertragspartei beantragen.
- b) Alle Änderungen dieses Abkommens oder der Anlage hierzu treten in Kraft, wenn sie vereinbart und gegenseitig notifiziert sind und wenn alle in den entsprechenden Rechtsvorschriften vorgesehenen Erfordernisse erfüllt sind.
- c) Änderungen im Zusammenhang mit der Anlage dieses Abkommens können von den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien unmittelbar vereinbart werden. Diese Änderungen treten in Kraft, nachdem die Regierungen sich mitgeteilt haben, daß die innerstaatlichen Voraussetzungen erfüllt sind.
- d) Die Konsultationen zwischen den Vertragsparteien oder zwischen den Luftfahrtbehörden über Änderungen dieses Abkommens oder seiner Anlage sind binnen sechzig (60) Tagen aufzunehmen, von dem Zeitpunkt an gerechnet, in dem der entsprechende Antrag eingeht.

Artikel 13

(1) Jede Meinungsverschiedenheit zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens oder seiner Anlage ist zunächst Gegenstand unmittelbarer Konsultationen zwischen den betroffenen Unternehmen und sodann zwischen den Luftfahrtbehörden oder zwischen den Regierungen.

(2) Führt keines dieser Verfahren zum Einvernehmen, so wird die Meinungsverschiedenheit der vom Völkerrecht anerkannten friedlichen Beilegung von Streitigkeiten unterworfen.

Artikel 14

(1) Tritt im Hinblick auf beide Vertragsparteien eine mehrseitige Übereinkunft über Verkehrsrechte für den planmäßigen internationalen Fluglinienverkehr in Kraft, so wird dieses Abkommen geändert, um es der genannten Übereinkunft anzupassen.

(2) Bis zum Inkrafttreten der genannten Änderungen gehen bei einem Widerspruch zwischen den Bestimmungen dieses Abkommens und denjenigen der mehrseitigen Übereinkunft die Bestimmungen des Abkommens vor.

Artikel 15

Dieses Abkommen und alle Änderungen desselben werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert.

Artikel 16

(1) Jede Vertragspartei teilt der anderen Vertragspartei mit, daß die innerstaatlichen Rechtsvorschriften für die Genehmigung des

aeropuertos y en las ciudades del territorio de la otra Parte Contratante, donde la misma línea aérea se proponga mantener su propia representación.

2. Todo el personal estará sujeto a las Leyes, Reglamentos y Procedimientos Administrativos aplicables en el territorio de la otra Parte Contratante.

3. Las Partes Contratantes proveerán asistencia eventual y facilidades a dichas oficinas y personal.

Artículo 12

Siempre que sea necesario habrá un intercambio de opiniones entre las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, a fin de lograr una estrecha cooperación e inteligencia en todos los asuntos relacionados con la aplicación e interpretación de este Convenio. Si este intercambio de opiniones no da resultado, se seguirá el siguiente procedimiento:

- a) Si una de las Partes Contratantes considera oportuno modificar alguna de las disposiciones incluidas en el presente Convenio y Anexo, dicha Parte podrá solicitar la celebración de consultas con la otra Parte Contratante.
- b) Todas las modificaciones al presente Convenio y su Anexo entrarán en vigencia cuando tales modificaciones hayan sido convenidas y recíprocamente notificadas, mediante el cumplimiento de todas las formalidades previstas por los respectivos ordenamientos jurídicos.
- c) Las enmiendas relativas al Anexo del presente Convenio podrán ser convenidas directamente por las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes. Tales modificaciones tendrán vigencia después de que cada Parte Contratante notifique a la otra haber cumplido los requisitos nacionales correspondientes.
- d) Las consultas entre las Partes Contratantes, o entre las Autoridades Aeronáuticas, sobre modificaciones al presente Convenio o de su Anexo, deberán efectuarse dentro de un período de sesenta (60) días, contados a partir de la fecha en que se reciba la solicitud correspondiente.

Artículo 13

Cualquier divergencia entre las Partes Contratantes, relativa a la interpretación o aplicación del presente Convenio o de su Anexo, será objeto ante todo de consultas directas entre las empresas interesadas y luego entre las Autoridades Aeronáuticas, o entre los Gobiernos.

En caso de que ninguno de estos procedimientos concluya en un acuerdo, la divergencia será sometida a los medios de arreglo pacífico de diferencias, reconocidas por el Derecho Internacional.

Artículo 14

1. En el caso de que entrase en vigor con respecto a ambas Partes Contratantes, un Acuerdo Multilateral sobre derechos de tráfico para servicios aéreos internacionales regulares, el presente Convenio será modificado a fin de adaptarse a las disposiciones de dicho Acuerdo.

2. Pendiente de la entrada en vigor de las citadas modificaciones, en cualquier conflicto entre las disposiciones de este Convenio y las del Acuerdo Multilateral, prevalecerán las disposiciones del Convenio.

Artículo 15

Este Convenio y cualquier enmienda que se haga en el mismo, serán registradas en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Artículo 16

1. Cada una de las Partes Contratantes notificará a la otra el cumplimiento de los requisitos legales internos necesarios para la

vorliegenden Abkommens erfüllt sind. Das Abkommen tritt dreißig (30) Tage nach der letzten Notifizierung in Kraft.

(2) Eine Vertragspartei kann jederzeit der anderen Vertragspartei schriftlich ihre Absicht bekanntgeben, dieses Abkommen zu beenden; sie verpflichtet sich, gleichzeitig die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zu benachrichtigen.

(3) Das Abkommen tritt sechs (6) Monate nach Eingang der Kündigung außer Kraft. Bestätigt die andere Vertragspartei nicht den Eingang der Kündigung, so gilt sie als vierzehn (14) Tage nach Eingang bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) eingegangen.

(4) Dieses Abkommen hat eine Geltungsdauer von drei (3) Jahren und verlängert sich jeweils um weitere drei (3) Jahre, wenn nicht eine der Vertragsparteien der anderen Vertragspartei durch diplomatische Note mitteilt, daß sie der Verlängerung des Abkommens nicht zustimmt. In diesem Fall gelten die Regelungen des Absatzes 3 entsprechend.

Geschehen zu Caracas am 8. April 1987 in zwei Urschriften, jede in deutscher und spanischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Bundesrepublik Deutschland
Hans-Dietrich Genscher
Bundesminister des Auswärtigen

Für die Republik Venezuela
Simon Alberto Consalvi
Außenminister

aprobación del presente Convenio, el cual entrará en vigor treinta (30) días después de la fecha de la última notificación.

2. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá en todo momento, dar aviso por escrito a la otra Parte Contratante de su intención de poner fin al presente Convenio, obligándose a dar aviso simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

3. El Convenio quedará sin efecto a los seis (6) meses de la fecha de recibo del aviso de terminación. En caso de que la otra Parte Contratante no acusare recibo, se considerará que el aviso fue recibido por ella catorce (14) días después de la fecha de recepción del mencionado aviso por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

4. El presente Convenio tendrá una vigencia de tres (3) años y se prolongará por otros periodos de tres (3) años, salvo que una de las Partes Contratantes, comunique a la otra, mediante nota diplomática, que no está de acuerdo con la prolongación del Convenio. En dicho caso se aplicarán análogamente las regulaciones contenidas en el párrafo 3.

Hecho en Caracas, a los ocho días del mes de abril de 1987, en los idiomas alemán y español, siendo ambos textos de igual autenticidad.

Por la República Federal de Alemania
Hans-Dietrich Genscher
Ministro Federal de Relaciones Exteriores

Por la República de Venezuela
Simon Alberto Consalvi
Ministro de Relaciones Exteriores

Anlage

Anexo

Fluglinienplan

- I. Fluglinien des von der Bundesrepublik Deutschland bezeichneten Unternehmens:
Von Abgangspunkten in der Bundesrepublik Deutschland über den Zwischenlandeplatz San Juan nach Caracas und darüber hinaus nach Bogotá, Quito oder Guayaquil und Lima.
- II. Fluglinien des von der Republik Venezuela bezeichneten Unternehmens:
Von Abgangspunkten in der Republik Venezuela über die Zwischenlandeplätze Lissabon, Madrid und Paris nach Frankfurt und darüber hinaus nach Amsterdam.
- III. Jedes bezeichnete Unternehmen kann die im Fluglinienplan festgelegten Punkte nach seinen Bedürfnissen bedienen, indem dies in den Flugplänen angekündigt wird.
- IV. Die bezeichneten Unternehmen können Zwischenlandeplätze und Punkte darüber hinaus auslassen, indem dies in den Flugplänen angekündigt wird.
- V. Jedes bezeichnete Unternehmen hat das Recht, auf den festgelegten Linien wöchentlich einen (1) Flug mit Großraumgerät unter Beachtung folgender Einschränkungen durchzuführen: Angebot von höchstens 270 Sitzplätzen je Flug im Reiseverkehr; im Frachtverkehr zwischen den im Abkommen festgelegten Punkten höchstens 20 000 kg je Flug. Darüber hinausgehende Kapazität für Fracht kann für Punkte darüber hinaus verwendet werden.
- VI. Es werden ausschließlich Rechte der Dritten und Vierten Freiheit gewährt.

Cuadro de Rutas

- I. Rutas que seguirá la empresa designada por la República Federal de Alemania:
Desde puntos en la República Federal de Alemania, vía el punto intermedio San Juan, hasta Caracas, y más allá a Bogotá, Quito o Guayaquil, y Lima.
- II. Rutas que seguirá la empresa designada por la República de Venezuela:
Desde puntos en la República de Venezuela, vía los puntos intermedios Lisboa, Madrid y París, hasta Frankfurt, y más allá a Amsterdam.
- III. Cada empresa designada puede servir los puntos fijados en el Cuadro de Rutas según sus necesidades, anunciándolo así en sus itinerarios.
- IV. Las empresas designadas podrán omitir puntos intermedios y puntos más allá, anunciándolos en sus itinerarios.
- V. Cada empresa designada tiene el derecho de operar en las rutas especificadas un (1) vuelo semanal con equipo de fuselaje ancho, de acuerdo a las siguientes limitaciones: ofreciendo un máximo de 270 asientos por vuelo para tráfico de pasajeros; y con un transporte de carga entre los puntos objeto de este Convenio, limitado a un máximo de 20.000 kilogramos por vuelo. En caso de operarse un equipo con mayor capacidad de carga, esta capacidad podrá ser utilizada para satisfacer las necesidades de los puntos más allá.
- VI. Los Derechos de Tráfico que se otorgan son de Tercera y Cuarta libertades exclusivamente.

Denkschrift zum Abkommen

I. Allgemeines

Schwerpunkt des deutschen Luftverkehrs ist der internationale Fluglinienverkehr. Er kann nur betrieben werden, wenn die ausländischen Staaten, die überflogen oder angeflogen werden sollen, deutschen Luftfahrtunternehmen entsprechende Verkehrsrechte gewähren.

Nach allgemeinen internationalen Gepflogenheiten werden diese Rechte grundsätzlich in zweiseitigen Luftverkehrsabkommen eingeräumt.

Die eingeräumten Verkehrsrechte sind in einem Fluglinienplan festgelegt, der in der Anlage zu dem Abkommen enthalten ist.

II. Besonderes

Artikel 1 erläutert die Bedeutung der im Abkommen verwendeten Begriffe.

Artikel 2 behandelt den Fluglinienplan und legt die Rechte fest, welche sich die Vertragsparteien zur Durchführung des Fluglinienverkehrs durch die nationalen Unternehmen gegenseitig einräumen. Gewährt werden das Recht des Überflugs (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), das Recht, Fluggäste, Post und Fracht abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit). Kabotagerechte werden nicht gewährt.

Die Artikel 3 und 4 legen die Erteilung und den Widerruf der Betriebsgenehmigung zur Durchführung des Linienverkehrs fest.

Artikel 5 gewährleistet in jeder Beziehung die volle Gleichberechtigung der beiderseitigen Luftfahrtunternehmen.

Artikel 6 bestimmt, daß Luftfahrzeuge, deren normale Ausrüstung, Treibstoff- und Schmierstoffvorräte, Bordvorräte einschließlich Lebensmittel, Getränke und Tabakwaren frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben bleiben.

Artikel 7 regelt die gegenseitige Anerkennung der Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine.

Artikel 8 konkretisiert den Abkommenszweck.

Artikel 9 sieht für die Luftfahrt-Behörden den Austausch statistischer Unterlagen vor.

Artikel 10 enthält die Grundsätze und das Verfahren für die Festlegung der auf den vereinbarten Linien anzuwendenden Tarife.

Artikel 11 ordnet die Unterhaltung eigener Büros und Beschäftigung eigenen Personals.

Die Artikel 12 bis 15 befassen sich mit dem Meinungsaustausch, der Beilegung von Streitigkeiten, den Konsultationen und Änderungsvorschlägen zum Abkommen und der Registrierung des Abkommens und seiner Änderungen. Entsprechende Regelungen sind in einem Luftverkehrsabkommen üblich und zum Ausgleich möglicher Meinungsverschiedenheiten zweckmäßig. Sie enthalten darüber hinaus die international üblichen Kündigungs- und Schlußbestimmungen.

07.06.91

Stellungnahme**des Bundesrates**

zum

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 8. April 1987
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik
Venezuela über den Luftverkehr

Der Bundesrat hat in seiner 631. Sitzung am 7. Juni 1991 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Die Bundesregierung wird gebeten, auf eine Ergänzung des Fluglinienplanes dahingehend hinzuwirken bzw. zuzugestehen, daß neben Frankfurt/M. nach Wahl auch andere Landeorte als Zielflughäfen in der Bundesrepublik Deutschland angeflogen werden können.

Die alleinige Nennung von Frankfurt/M. als Zielflughafen kann zu einer Wettbewerbsbenachteiligung anderer Flughäfen führen. Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und anderen Staaten über den Luftverkehr sollten deshalb generell die rechtlichen Möglichkeiten für eine Landung an mehreren Orten in der Bundesrepublik Deutschland offen halten und damit die Entscheidung im Einzelfall dem Markt überlassen.

Die Bundesregierung wird im übrigen gebeten, bei künftigen Verhandlungen über Luftverkehrsabkommen die Länder angemessen zu beteiligen.