

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 14. Juli 1993 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Russischen Föderation über den Luftverkehr

A. Zielsetzung

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

B. Lösung

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

Kabotagerechte sind ausgeschlossen.

C. Alternativen

Fortsetzung des nach Zielsetzung und Inhalt überholten deutsch-sowjetischen Luftverkehrsabkommens im Verhältnis Bundesrepublik Deutschland – Russische Föderation.

Fristablauf: 03. 05. 96

D. Kosten

Es entstehen keine Kosten.

Das Vorhaben wirkt sich weder auf die 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.

22. 03. 96

VP

**Gesetzentwurf
der Bundesregierung**

**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Abkommen vom 14. Juli 1993
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Russischen Föderation
über den Luftverkehr**

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
031 (323) – 900 01 – De 12/96

Bonn, den 22. März 1996

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 14. Juli 1993 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Russischen Föderation über den Luftverkehr

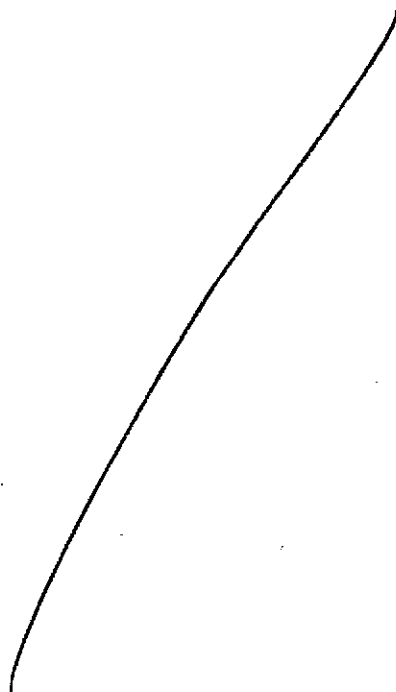
mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Dr. Helmut Kohl

Fristablauf: 03. 05. 96

217/96



Entwurf

**Gesetz
zu dem Abkommen vom 14. Juli 1993
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Russischen Föderation
über den Luftverkehr**

Vom

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

Artikel 1

Dem in Bonn am 14. Juli 1993 unterzeichneten Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Russischen Föderation über den Luftverkehr sowie der Gemeinsamen Erklärung der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Russischen Föderation zum Abkommen über den Luftverkehr vom selben Tage wird zugestimmt. Das Abkommen und die Gemeinsame Erklärung werden nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates eine Änderung des Artikels 11 Abs. 3 des Abkommens in Kraft zu setzen, die dem in Nummer 5 der Gemeinsamen Erklärung enthaltenen Entwurf nach Inhalt und Zweck entspricht.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, Änderungen der Gemeinsamen Erklärung im Bundesgesetzblatt bekanntzumachen, die sich auf die Zahl der zu benennenden Luftfahrtunternehmen (Nummer 1 Buchstabe a und b der Erklärung) und das Kapazitätsverhältnis (Nummer 3 der Erklärung) beziehen.

Artikel 3

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 20 Abs. 1 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Abkommen und die Gemeinsame Erklärung findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

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

Zu Artikel 2

In der Gemeinsamen Erklärung beider Regierungen wurde festgehalten, daß die Fassung des Artikels 11 Abs. 3 solange Geltung haben soll, bis auf beiden Seiten die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen sind, die eine Selbstabfertigung der bezeichneten Unternehmen erlauben. Die Verordnungsermächtigung soll die Möglichkeit geben, ohne Einleitung eines erneuten Gesetzesverfahrens diese geplante Änderung des Luftverkehrsabkommens innerstaatlich in Kraft zu setzen.

Darüber hinaus wird das Bundesministerium für Verkehr ermächtigt, Änderungen der Gemeinsamen Erklärung im Bundesgesetzblatt bekanntzumachen, ohne daß es hierzu eines Gesetzgebungsverfahrens bedarf. Solche Änderungen werden üblicherweise durch Notenwechsel vereinbart. Der Grund für die in Artikel 2 Abs. 2 vorgesehene Ermächtigung liegt darin, daß es sich bei den angegebenen Absprachen um solche handelt, die normalerweise in Fluglinienplänen oder als Ergebnisse von Konsultationen festgehalten werden und absichtsgemäß nicht für die Geltungsdauer des Abkommens selbst und zu seiner Änderung oder Ergänzung angelegt sind. Es sind Verwaltungsabsprachen, die erfahrungsgemäß den Luftverkehrsentwicklungen folgen müssen und deshalb u. U. öfter den Erfordernissen anzupassen sind.

Zu Artikel 3

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes. Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Abkommen nach seinem Artikel 20 Abs. 1 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 die Einzelpreise noch auf das Preisniveau, insbesondere nicht auf das Verbraucherpreisniveau aus, da das Abkommen und die Gemeinsame Erklärung 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, regeln.

Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Russischen Föderation
über den Luftverkehr

Соглашение
между Правительством Федеративной Республики Германии
и Правительством Российской Федерации
о воздушном сообщении

Inhaltsübersicht

Präambel
Artikel 1 Begriffsbestimmungen
Artikel 2 Gewährung von Verkehrsrechten
Artikel 3 Bezeichnung und Betriebsgenehmigung
Artikel 4 Widerruf oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung
Artikel 5 Gleichbehandlung bei den Gebühren
Artikel 6 Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben
Artikel 7 Überweisung von Einkünften
Artikel 8 Grundsätze für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs
Artikel 9 Flugpläne und Statistiken
Artikel 10 Tarife
Artikel 11 Gewerbliche Tätigkeiten
Artikel 12 Anwendung von Gesetzen und Vorschriften
Artikel 13 Luftsicherheit
Artikel 14 Einreise und Kontrolle der Reisedokumente
Artikel 15 Meinungs Austausch
Artikel 16 Konsultationen
Artikel 17 Beilegung von Streitigkeiten
Artikel 18 Mehrseitige Übereinkommen
Artikel 19 Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation
Artikel 20 Inkrafttreten, Geltungsdauer
Artikel 21 Änderungen
Artikel 22 Frühere Abkommen
Artikel 23 Kündigung

Оглавление

Преамбула
Статья 1 Определения
Статья 2 Предоставление прав перевозок
Статья 3 Назначение и выдача разрешений на эксплуатацию
Статья 4 Аннулирование или применение ограничений в отношении разрешений на эксплуатацию
Статья 5 Единый подход в отношении сборов
Статья 6 Освобождение от таможенных пошлин и других сборов
Статья 7 Перевод доходов
Статья 8 Принципы, определяющие осуществление перевозок по договорным маршрутам
Статья 9 Расписание полетов и статистика
Статья 10 Тарифы
Статья 11 Коммерческая деятельность
Статья 12 Применение законов и правил
Статья 13 Авиационная безопасность
Статья 14 Иммиграционные требования и контроль проездных документов
Статья 15 Обмен мнениями
Статья 16 Консультации
Статья 17 Разрешение споров
Статья 18 Многосторонние конвенции
Статья 19 Регистрация в Международной организации гражданской авиации
Статья 20 Вступление в силу, срок действия
Статья 21 Поправки
Статья 22 Прежние Соглашения
Статья 23 Уведомление о прекращении действия

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
die Regierung der Russischen Föderation –

Vertragspartei des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, zur Unterzeichnung aufgelegt in Chicago am 7. Dezember 1944,

In dem Wunsch, ein Abkommen über die Einrichtung und den Betrieb des Fluglinienverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dessen Wortlaut nichts anderes ergibt,

1. „Zivilluftfahrt-Abkommen“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt einschließlich aller nach dessen Artikel 90 angenommenen Anhänge und aller Änderungen der Anhänge oder des Zivilluftfahrt-Abkommens selbst nach dessen Artikeln 90 und 94, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsstaaten in Kraft getreten sind;
2. „Luftfahrtbehörde“ in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland das Bundesministerium für Verkehr, in bezug auf die Russische Föderation, das Ministerium für Verkehr, vertreten durch das Departement Luftverkehr oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Wahrnehmung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;
3. „bezeichnetes Luftfahrtunternehmen“, jedes Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Luftfahrtunternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll;
4. „Fluglinienverkehr“, „Internationaler Fluglinienverkehr“ und „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ für die Anwendung dieses Abkommens den in Artikel 96 des Zivilluftfahrt-Abkommens festgelegten Inhalt;
5. „Tarif“ den Preis für die Beförderung von Fluggästen und Fracht sowie die Bedingungen für die Erhebung dieser Bezahlung, einschließlich der Zahlungssumme und der Provision, sowie die Bedingungen für Agenten- und andere zusätzliche Dienstleistungen, jedoch mit Ausnahme der Bezahlung und der Bedingungen für den Transport von Post.

Artikel 2

Gewährung von Verkehrsrechten

(1) Eine Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zum Betrieb des Internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Luftfahrtunternehmen auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien das Recht,

- a) ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen;

Правительство Федеративной Республики Германии

и

Правительство Российской Федерации,

являясь участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 г.,

желая заключить Соглашение об установлении и осуществлении воздушного сообщения между их территориями и за их пределы,

согласились о нижеследующем:

Статья 1

Определения

Для целей настоящего Соглашения, если в тексте не предусмотрено иное:

- 1) термин „Конвенция о гражданской авиации“ означает Конвенцию о международной гражданской авиации, открытую для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 г., и включает любое Приложение, принятое в соответствии со Статьей 90 этой Конвенции, и любую поправку к Приложениям или к Конвенции, принятые в соответствии со Статьями 90 и 94 в той степени, в которой эти Приложения и поправки вступили в силу в отношении обоих государств-участников;
- 2) термин „авиационные власти“ означает в отношении Федеративной Республики Германии – Федеральное Министерство транспорта; в отношении Российской Федерации – Министерство транспорта в лице Департамента воздушного транспорта или в обоих случаях – любое другое лицо либо организацию, уполномоченные осуществлять функции, возложенные на упомянутые власти;
- 3) термин „назначенное авиапредприятие“ означает любое авиапредприятие, которое одна из Договаривающихся Сторон в соответствии со Статьей 3 настоящего Соглашения назначила путем письменного уведомления другой Договаривающейся Стороны в качестве авиапредприятия, которое будет осуществлять международное воздушное сообщение по маршрутам, установленным согласно пункту 2 Статьи 2 настоящего Соглашения;
- 4) термины „воздушное сообщение“, „международное воздушное сообщение“ и „остановка с некоммерческими целями“ для целей настоящего Соглашения имеют значения, указанные в Статье 96 Конвенции;
- 5) термин „тариф“ означает стоимость оплаты перевозки пассажиров и груза и условия взимания этой оплаты, включая сумму оплаты, комиссионные и условия агентских и иных дополнительных услуг, но исключая оплату и условия перевозки почты.

Статья 2

Предоставление прав перевозок

1) Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне в целях осуществления международного воздушного сообщения назначенными авиапредприятиями по маршрутам, определенным согласно пункту 2 настоящей Статьи:

- a) право пролета ее территории без посадки;

- b) in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;
- c) in ihrem Hoheitsgebiet an den genannten Punkten auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien zu landen, um Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

(2) Die Linien, auf denen die bezeichneten Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien internationalen Fluglinienverkehr betreiben können, werden in einem Fluglinienplan zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien abgestimmt und durch Notenwechsel bestätigt.

(3) Nach Absatz 1 wird den bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei nicht das Recht gewährt, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post aufzunehmen und gegen Entgelt an einen anderen Ort innerhalb des Hoheitsgebiets dieser anderen Vertragspartei zu befördern (Kabotage).

Artikel 3

Bezeichnung und Betriebsgenehmigung

(1) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien kann jederzeit aufgenommen werden, wenn

- a) die Vertragspartei, der die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Rechte gewährt werden, ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen schriftlich bezeichnet hat; die Anzahl der bezeichneten Luftfahrtunternehmen, die das Recht erhalten, Flüge zwischen beliebigen Städtepaaren auf den im Fluglinienplan festgelegten Strecken durchzuführen, wird zwischen den Luftfahrtsbehörden der Vertragsparteien vereinbart;
- b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem oder den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei die Genehmigung nach Absatz 2 erteilt hat, den internationalen Fluglinienverkehr durchzuführen.

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, erteilt vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 dieses Artikels und der Artikel 9 und 10 unverzüglich die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs.

(3) Eine Vertragspartei kann von jedem bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die nach den Gesetzen und sonstigen Vorschriften der erstgenannten Vertragspartei für den Betrieb des internationalen Luftverkehrs zu erfüllen sind.

(4) Eine Vertragspartei kann einem bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei die Ausübung der in Artikel 2 gewährten Rechte verweigern, wenn das Luftfahrtunternehmen auf Verlangen nicht den Nachweis erbringen kann, daß zumindest die Mehrheit an dem Eigentum des Luftfahrtunternehmens und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften der anderen Vertragspartei oder dieser selbst zustehen. Dieses Recht wird nur geltend gemacht nach entsprechenden Konsultationen, die die Verpflichtungen beider Vertragsparteien aus multilateralen Übereinkünften berücksichtigen.

(5) Eine Vertragspartei kann nach Maßgabe der Absätze 1 bis 4 ein von ihr bezeichnetes Luftfahrtunternehmen durch ein anderes Luftfahrtunternehmen ersetzen. Das neu bezeichnete Luftfahrtunternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den glei-

- b) право совершать посадки на ее территории с некоммерческими целями;
- c) право совершать посадки на ее территории с коммерческими целями в пунктах, указанных на маршрутах, определенных согласно пункту 2 настоящей Статьи, для погрузки или выгрузки пассажиров, багажа, груза и почты.

2) Маршруты, по которым назначенным авиапредприятиям Договаривающихся Сторон будет предоставлено право осуществлять международное воздушное сообщение, определяются в Таблице маршрутов, по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон и подтверждаются путем обмена нотами.

3) Ничто в пункте 1 настоящей Статьи не будет рассматриваться как предоставление любому назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны права брать на борт на территории другой Договаривающейся Стороны для перевозки за вознаграждение пассажиров, багаж, груз и почту, имеющих в качестве пункта назначения другой пункт в пределах территории этой другой Договаривающейся Стороны (каботаж).

Статья 3

Назначение и выдача разрешений на эксплуатацию

1) Международное воздушное сообщение по маршрутам, определенным в соответствии с пунктом 2 Статьи 2 настоящего Соглашения, может быть начато в любое время при условии, что

- a) Договаривающаяся Сторона, которой предоставлены права, указанные в пункте 1 Статьи 2 настоящего Соглашения, назначила путем письменного уведомления одно или несколько авиапредприятий; количество назначенных авиапредприятий, имеющих право выполнять полеты между любыми парами городов по установленным маршрутам, будет согласовано между авиационными властями Договаривающихся Сторон;
- b) Договаривающаяся Сторона, предоставляющая такие права, выдала назначенному авиапредприятию или авиапредприятиям другой Договаривающейся Стороны разрешение на осуществление международного воздушного сообщения, как это предусмотрено в пункте 2 настоящей Статьи.

2) Договаривающаяся Сторона, предоставляющая такие права, выдаст безотлагательно разрешение на эксплуатацию в целях осуществления международного воздушного сообщения с учетом положений пунктов 3 и 4 данной Статьи, а также Статей 9 и 10 настоящего Соглашения.

3) Каждая Договаривающаяся Сторона может потребовать от каждого назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны предоставление доказательства того, что оно способно удовлетворять требованиям, предписанным законами и правилами первой Договаривающейся Стороны, которые регулируют выполнение международных воздушных перевозок.

4) Каждая Договаривающаяся Сторона может отказать назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны в использовании прав, указанных в Статье 2, если авиапредприятие не может предоставить по требованию доказательства того, что по крайней мере преимущественное владение и действительный контроль над ним принадлежат Договаривающейся Стороне, гражданам или юридическим лицам ее государства. Такое право будет использоваться только после соответствующих консультаций между Договаривающимися Сторонами с учетом обязательств, вытекающих из многосторонних договоренностей.

5) Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право с учетом положений пунктов 1-4 настоящей Статьи заменить уже назначенное авиапредприятие другим авиапредприятием. Вновь назначенное авиапредприятие будет иметь те же пра-

chen Verpflichtungen wie das Luftfahrtunternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Artikel 4

Widerruf oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung

Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Luftfahrtunternehmen die Gesetze oder sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht einhält oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Vor dem Widerruf oder der Einschränkung werden Konsultationen nach Artikel 16 durchgeführt, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

Artikel 5

Gleichbehandlung bei den Gebühren

Gebühren und andere Abgaben für die Nutzung eines jeden Flughafens, einschließlich dessen Ausrüstungen, technischer und anderer Einrichtungen und Dienstleistungen werden ebenso wie die Gebühren für die Nutzung von Flugnavigationseinrichtungen, Kommunikationsmöglichkeiten und -dienstleistungen nach den Sätzen und Tarifen erhoben, die jede der Vertragsparteien in Übereinstimmung mit Artikel 15 Absatz 2 des Zivilluftfahrt-Abkommens aufgestellt hat.

Artikel 6

Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben

(1) Die von jedem bezeichneten Luftfahrtunternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben. Das gilt auch für an Bord der Luftfahrzeuge befindliche Waren, die auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei verbraucht werden.

(2) Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, die in das Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei vorübergehend eingeführt werden, um dort unmittelbar nach Einfuhr oder nach Lagerung in die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei eingebaut oder sonst an Bord genommen zu werden oder aus dem Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei auf andere Weise wieder ausgeführt zu werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben. Werbematerial und Beförderungsdokumente jedes bezeichneten Luftfahrtunternehmens der einen Vertragspartei bleiben bei der Einfuhr in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ebenfalls von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben frei.

(3) Treibstoffe und Schmieröle, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge jedes bezeichneten Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei genommen und im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben und von etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben.

ва и те же обязательства, что и авиапредприятие, которое оно заменяет.

Статья 4

Аннулирование или применение ограничений в отношении разрешения на эксплуатацию

Каждая Договаривающаяся Сторона может аннулировать или ввести ограничения на действие разрешения, предоставленного в соответствии с пунктом 2 Статьи 3 настоящего Соглашения, в случае несоблюдения назначенным авиапредприятием законов или правил Договаривающейся Стороны, предоставляющей права, или положений настоящего Соглашения, или в случае невыполнения вытекающих из него обязательств. Такому аннулированию разрешения или введению ограничений должно предшествовать проведение консультаций, как это определено в Статье 16 настоящего Соглашения, если только не требуется немедленное приостановление полетов или введение ограничений с тем, чтобы исключить дальнейшие нарушения законов или правил.

Статья 5

Единый подход в отношении сборов

Сборы и другие платежи за пользование каждым аэропортом, включая его сооружения, технические и другие средства и услуги, а также любые платежи за пользование аэронавигационными средствами, средствами связи и услугами будут взиматься в соответствии со ставками и тарифами, которые каждая Договаривающаяся Сторона установила согласно пункту 2 Статьи 15 Конвенции.

Статья 6

Освобождение от таможенных пошлин и других сборов

1) Воздушные суда, эксплуатируемые любым назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, при входе/выходе с/на территорию другой Договаривающейся стороны, или при пролете ее территории, а также топливо, смазочные материалы, запасные части, табельное имущество и бортовые запасы, находящиеся на борту таких воздушных судов, освобождаются от таможенных пошлин и других сборов, взимаемых при их ввозе, вывозе или транзите. Это также применяется к товарам, находящимся на борту воздушного судна и используемым во время полета через территорию другой Договаривающейся Стороны.

2) Топливо, смазочные материалы, бортовые запасы, табельное имущество и запасные части, временно ввозимые на территорию одной Договаривающейся Стороны, с тем, чтобы незамедлительно после их ввоза или после хранения установить на борту или взять на борт воздушных судов назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, или иным образом вновь вывозимые с территории первой Договаривающейся Стороны, освобождаются от таможенных пошлин и других сборов, указанных в пункте 1 настоящей Статьи. Рекламные материалы и перевозочные документы любого назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны при их ввозе на территорию другой Договаривающейся Стороны также освобождаются от таможенных пошлин и других сборов, указанных в пункте 1 настоящей Статьи.

3) Топливо и смазочные материалы, принятые на борт воздушных судов любого назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны на территории другой Договаривающейся Стороны и используемые в международном воздушном сообщении, освобождаются от таможенных пошлин и других сборов, указанных в пункте 1 настоящей Статьи, а также от возможных специальных налогов на потребление.

(4) Eine Vertragspartei kann die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren unter Zollüberwachung halten.

(5) Soweit für die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren Zölle und sonstige Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen diese Waren nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

(6) Jede Vertragspartei gewährt für Gegenstände und Dienstleistungen, die jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei geliefert bzw. erbracht und für Zwecke seines Geschäftsbetriebs verwendet werden, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit eine Entlastung von der Umsatzsteuer oder von ähnlichen indirekten Steuern. Die Steuerentlastung kann durch eine Befreiung oder Erstattung erfolgen.

Artikel 7

Überweisung von Einkünften

Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, die durch den Verkauf von Beförderungsdiensten im Luftverkehr im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erzielten Einkünfte frei und ohne Beschränkung in jeder frei konvertierbaren Währung zum amtlichen Wechselkurs an seine Hauptniederlassung zu überweisen.

Artikel 8

Grundsätze für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs

(1) Jedem bezeichneten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien zu betreiben.

(2) Beim Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien nimmt jedes bezeichnete Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen jedes bezeichneten Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der von diesen Luftfahrtunternehmen auf den gleichen Linien oder Teilen derselben betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage entspricht. Er hat in enger Beziehung zur Nachfrage der Öffentlichkeit bezüglich der Beförderung auf den festgelegten Linien zu stehen und entsprechend dem Beförderungsangebot die gegenwärtige und die vernünftigerweise vorhersehbare Verkehrsnachfrage an Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post zwischen den Hoheitsgebieten zu decken.

(4) Der Fluglinienverkehr, den ein bezeichnetes Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage dieses Abkommens zwischen Punkten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei und Punkten in dritten Staaten ausführt, ist in Übereinstimmung mit den allgemeinen Grundsätzen so auszuüben, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

- a) an die Verkehrsnachfrage zwischen dem Abgangs- und Bestimmungsland,
- b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage,
- c) an die Erfordernisse eines durchgehenden Fluglinienverkehrs.

4) Каждая Договаривающаяся Сторона может поставить материалы, упомянутые в пунктах 1-3 данной Статьи, под контроль таможенных властей.

5) Материалы, указанные в пунктах 1-3 настоящей Статьи, освобожденные от оплаты таможенных пошлин и других сборов, не будут подвергаться никаким обычно применяемым к ним экономическим запретам или ограничениям, касающимся ввоза, вывоза или транзита этих товаров.

6) Каждая Договаривающаяся Сторона на условиях взаимности предоставляет освобождение от налогов с оборота или аналогичных косвенных налогов на товары и услуги, предоставляемые любому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны и используемые для осуществления его деятельности. Освобождение от налогов может быть осуществлено в виде освобождения или возврата.

Статья 7

Перевод доходов

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет каждому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право свободно и без ограничений переводить в свою главную контору доходы, полученные от продажи авиаперевозок на территории другой Договаривающейся Стороны, в любой свободно конвертируемой валюте по официальному обменному курсу.

Статья 8

Принципы, определяющие осуществление перевозок по договорным маршрутам

1) Любые назначенные авиапредприятия каждой Договаривающейся Стороны должны иметь справедливые и равные возможности при эксплуатации авиалиний на маршрутах, определенных согласно пункту 2 Статьи 2 настоящего Соглашения.

2) При эксплуатации международных воздушных линий на маршрутах, установленных в соответствии с пунктом 2 Статьи 2 настоящего Соглашения, любое назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны будет учитывать интересы любого назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, чтобы не нанести существенного ущерба воздушным перевозкам последнего авиапредприятия, которое эксплуатирует воздушную линию по этому же маршруту или его части.

3) Международное воздушное сообщение по маршрутам, установленным в соответствии с пунктом 2 Статьи 2, имеет своей основной целью предоставить емкости, которые соответствовали бы предполагаемому спросу на перевозки. Он должен соответствовать общественным потребностям в перевозках по установленным маршрутам и отвечать разумно предполагаемым потребностям в перевозке пассажиров, груза и почты между соответствующими территориями.

4) Воздушное сообщение, осуществляемое назначенными авиапредприятиями в соответствии с настоящим Соглашением между пунктами на территории другой Договаривающейся Стороны и пунктами в третьих странах, должно соответствовать общим принципам, согласно которым емкость будет зависеть от

- a) потребностей в перевозках между странами, в которых начинаются и заканчиваются перевозки,
- b) потребностей в перевозках того района, через который проходит авиалиния,
- c) потребностей в транзитных перевозках.

(5) Um eine billige und gleiche Behandlung jedes bezeichneten Unternehmens zu gewährleisten, bedürfen die Frequenz der Flugdienste, die vorgesehenen Luftfahrzeugmuster hinsichtlich ihrer Kapazität sowie die Flugpläne der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien. Das Sitzplatzangebot durch die bezeichneten Unternehmen beider Vertragsparteien muß ausgewogen sein und darf ein bestimmtes, von den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien abzustimmendes Verhältnis nicht überschreiten. Auch Einzelheiten der Berechnung werden zwischen den Luftfahrtbehörden abgestimmt.

(6) Vereinbarungen, die zwischen den bezeichneten Luftfahrtunternehmen beider Seiten getroffen werden, sind den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien vorzulegen, soweit sie einer Genehmigung bedürfen.

Artikel 9

Flugpläne und Statistiken

(1) Jedes bezeichnete Luftfahrtunternehmen legt den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens einen Monat vor Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien und für jede folgende Flugplanperiode die Art der Dienste, die vorgesehenen Luftfahrzeugmuster und die Flugpläne zur Genehmigung vor.

(2) Die Luftfahrtbehörde der einen Vertragspartei stellt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der bezeichneten Luftfahrtunternehmen zur Verfügung, die vernünftigerweise angefordert werden können, um das von jedem bezeichneten Luftfahrtunternehmen der erstgenannten Vertragspartei auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen müssen alle Angaben enthalten, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 10

Tarife

(1) Die Tarife, die von einem bezeichneten Unternehmen auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste angewendet werden, bedürfen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet der Abgangspunkt der Flugreise (gemäß Angabe in den Beförderungsdokumenten) liegt.

(2) Die bezeichneten Unternehmen berücksichtigen in ihren Tarifen die Betriebskosten, einen angemessenen Gewinn, die bestehenden Wettbewerbs- und Marktbedingungen sowie die Interessen der Nutzer. Die zuständige Luftfahrtbehörde darf die Erteilung der Genehmigung nur dann ablehnen, wenn ein Tarif diesen Kriterien nicht entspricht.

(3) Die bezeichneten Unternehmen legen den Luftfahrtbehörden die Tarife spätestens einen Monat vor dem vorgesehenen ersten Anwendungstag zur Genehmigung vor.

(4) Ist die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei mit einem ihr zur Genehmigung vorgelegten Tarif nicht einverstanden, so unterrichtet sie das betroffene Unternehmen innerhalb von einundzwanzig Tagen nach dem Tag der Vorlage des Tarifs. Der Tarif darf in diesem Fall nicht angewendet werden. Anzuwenden ist weiterhin der bisherige Tarif, der durch den neuen Tarif ersetzt werden sollte.

Artikel 11

Gewerbliche Tätigkeiten

(1) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet Niederlassungen sowie Verwaltungs-, kaufmänni-

5) Для обеспечения любому назначенному авиапредприятию справедливых и равных возможностей частота полетов, типы воздушных судов, которые будут эксплуатироваться, а также расписание полетов подлежат одобрению авиационными властями Договаривающихся Сторон. Количество пассажирских кресел, предлагаемое назначенными авиапредприятиями обеих Договаривающихся Сторон, должно быть сбалансировано и не может превышать соотношения, определяемого авиационными властями Договаривающихся Сторон. Порядок подсчета определяется между авиационными властями.

6) Соглашения, которые будут заключаться между назначенными авиапредприятиями обеих Договаривающихся Сторон, будут представляться на одобрение авиационных властей, если они нуждаются в утверждении.

Статья 9

Расписание полетов и статистика

1) Каждое назначенное авиапредприятие предоставляет на утверждение авиационным властям Договаривающейся Стороны по крайней мере за один месяц до начала полетов и каждого последующего сезонного периода эксплуатации по маршрутам, определенным согласно пункту 2 Статьи 2 настоящего Соглашения, категории полета, типы эксплуатируемых воздушных судов и расписание их полетов.

2) Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны предоставляют авиационным властям другой Договаривающейся Стороны по их просьбе периодические и другие статистические данные, касающиеся назначенных авиапредприятий, которые могут в разумных пределах потребоваться с целью проверки емкости, предоставляемой каждым назначенным авиапредприятием первой Договаривающейся Стороны на маршрутах, определенных согласно пункту 2 Статьи 2 настоящего Соглашения. Такие данные должны включать всю информацию, необходимую для определения объема, а также пунктов отправления и назначения.

Статья 10

Тарифы

1) Тарифы, применяемые назначенными авиапредприятиями за перевозку пассажиров на маршрутах, определенных согласно пункту 2 Статьи 2 настоящего Соглашения, подлежат одобрению авиационными властями Договаривающейся Стороны, на территории которой находится пункт отправления (в соответствии с информацией в перевозочных документах).

2) В своих тарифах назначенные авиапредприятия должны учитывать эксплуатационные расходы, разумную прибыль, существующие условия конкуренции и рынка, а также интересы пользователей транспорта. Авиационные власти могут отказать в одобрении тарифа только в том случае, если он не соответствует этим условиям.

3) Тарифы представляются назначенными авиапредприятиями на одобрение авиационных властей по крайней мере за один месяц до предполагаемой даты их введения.

4) Если авиационные власти любой Договаривающейся Стороны не согласны с тарифом, представленным им на одобрение, они проинформируют соответствующее авиапредприятие в течение 21 дня с даты представления тарифа. В этом случае тариф не применяется. Тариф, который до этого применялся и который должен быть заменен новым тарифом, будет применяться и далее.

Статья 11

Коммерческая деятельность

1) Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет любому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право содержать на ее территории свои

sches und technisches Personal zu unterhalten, soweit sie von dem bezeichneten Luftfahrtunternehmen benötigt werden.

(2) Bei der Einrichtung der Niederlassungen und der Beschäftigung des Personals nach Absatz 1 sind die Gesetze und sonstigen Vorschriften der betreffenden Vertragspartei, wie die Gesetze und sonstigen Vorschriften über die Einreise von Ausländern und ihren Aufenthalt im Hoheitsgebiet der betreffenden Vertragspartei, einzuhalten. Das in den Niederlassungen nach Absatz 1 beschäftigte Personal benötigt jedoch keine Arbeitserlaubnis.

(3) Jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei hat das Recht, Agenten zu benennen, die über die entsprechenden Genehmigungen für die Abfertigung auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei verfügen. Die Vertragsparteien werden im Hinblick auf dieses Recht den bezeichneten Luftfahrtunternehmen nicht weniger vorteilhafte Konditionen gewähren als den Luftfahrtunternehmen aus anderen Ländern.

(4) Jede Vertragspartei gewährt dem bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, den Verkauf von Beförderungs-Leistungen mit ihren eigenen Transportdokumenten über eigene Verkaufsbüros sowie über Verkaufsagenten auf dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gemäß den Gesetzen und Vorschriften dieser anderen Vertragspartei durchzuführen, die den Devisenverkehr regeln.

Artikel 12

Anwendung von Gesetzen und Vorschriften

(1) Die Gesetze und Vorschriften einer Vertragspartei in Bezug auf Ankunft oder auf Abflug eines Luftfahrzeugs im internationalen Fluglinienverkehr von ihrem Hoheitsgebiet oder in Bezug auf den Betrieb oder die Navigation eines solchen Luftfahrzeugs innerhalb ihres Hoheitsgebiets sind auf ein Luftfahrzeug eines bezeichneten Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei anzuwenden.

(2) Die Gesetze und Vorschriften einer Vertragspartei in Bezug auf Ankunft, Aufenthalt und Abflug ebenso wie in Bezug auf Pässe, Zoll, Währung und Gesundheitsmaßnahmen sind, unbeschadet des Absatzes 3, auf die Fluggäste, die Besatzungen, die Fracht und die Post des Luftfahrzeugs des durch die andere Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmens während des Aufenthalts im Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei anzuwenden.

(3) Für die Besatzungen von Luftfahrzeugen der bezeichneten Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien wird ein vereinfachtes (visafreies) Einreise- und Ausreiseverfahren für die Personen angewendet, die im Besitz eines Luftfahrerscheins oder eines Besatzungsausweises sind.

Artikel 13

Luftsicherheit

(1) In Übereinstimmung mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten bekräftigen die Vertragsparteien ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen. Ohne den allgemeinen Charakter ihrer völkerrechtlichen Rechte und Pflichten einzuschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere im Einklang mit dem am 14. September 1963 in Tokio unterzeichneten Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, dem am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, dem am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt und dem am 24. Februar 1988 in

представительства с административным, коммерческим и техническим персоналом, которые необходимы назначенному авиапредприятию.

2) Открытие представительств и прием на работу персонала, указанного в пункте 1 настоящей Статьи, осуществляется с соблюдением законов и правил соответствующей Договаривающейся Стороны, касающихся въезда иностранцев и их пребывания на территории соответствующей Договаривающейся Стороны. Однако для персонала, работающего в представительствах согласно пункту 1 настоящей Статьи, разрешения на работу не требуется.

3) Каждое назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны будет иметь право назначать агентов, имеющих соответствующее разрешение на предоставление наземного обслуживания на территории другой Договаривающейся Стороны. В соответствии с этим правом Договаривающиеся Стороны будут предоставлять своим назначенным авиапредприятиям не менее выгодные условия, чем авиапредприятиям других стран.

4) Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет любому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право осуществлять продажу авиаперевозок на своих собственных перевозочных документах в собственных офисах и через своих агентов по продаже на территории другой Договаривающейся Стороны в соответствии с законами и правилами этой другой Договаривающейся Стороны, регулирующими валютные операции.

Статья 12

Применение законов и правил

1) Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прилет и вылет с ее территории воздушных судов, совершающих международные полеты, или эксплуатацию или навигацию этих воздушных судов во время их пребывания в пределах ее территории, будут применяться к воздушным судам авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной.

2) Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие, пребывание и отправление с ее территории, в частности, формальности, относящиеся к паспортным, таможенным, валютным и санитарным правилам, будут применяться к пассажирам, экипажам (с учетом пункта 3 данной Статьи), грузу и почте воздушных судов авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, во время их пребывания в пределах территории первой Договаривающейся Стороны.

3) Для членов экипажей воздушных судов назначенных авиапредприятий Договаривающихся Сторон устанавливается упрощенный (безвизовый) порядок въезда/выезда при наличии свидетельства пилота или удостоверения члена экипажа.

Статья 13

Авиационная безопасность

1) В соответствии со своими правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают взятое ими по отношению друг к другу обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся Стороны, в частности, действуют в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в Токио 14 сентября 1963 г., Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 г., и Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Мон-

Montreal unterzeichneten Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, in Ergänzung des am 23. September 1971 in Montreal beschlossenen Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt.

(2) Die Vertragsparteien gewähren einander auf Ersuchen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge und andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzung, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie jede sonstige Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

(3) Wird ein ziviles Luftfahrzeug widerrechtlich in Besitz genommen oder werden sonstige widerrechtliche Eingriffe gegen die Sicherheit eines solchen Luftfahrzeugs, seiner Fluggäste und Besatzung sowie gegen die Sicherheit von Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen begangen oder angedroht, so unterstützen die Vertragsparteien einander in gegenseitigen Konsultationen durch Erleichterung des Fernmeldeverkehrs und sonstige geeignete Maßnahmen, um solche Vorfälle oder solche Bedrohungen so rasch zu beenden, wie dies bei möglichst geringer Gefährdung von Leben durchführbar ist.

(4) Jede Vertragspartei trifft alle ihr durchführbar erscheinenden Maßnahmen, um sicherzustellen, daß ein Luftfahrzeug, das widerrechtlich in Besitz genommen wurde oder hinsichtlich dessen andere widerrechtliche Eingriffe vorgenommen wurden und das sich in ihrem Hoheitsgebiet am Boden befindet, dort festgehalten wird, sofern nicht sein Abflug aufgrund der vorrätigen Verpflichtung zum Schutz des Lebens der Besatzung und der Fluggäste erforderlich wird. Diese Maßnahmen sollten, soweit durchführbar, auf der Grundlage gegenseitiger Konsultationen getroffen werden.

(5) Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen im Einklang mit den Luftsicherheitsvorschriften, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und zu Anhängen des Zivilluftfahrt-Abkommens bestimmt werden, soweit diese Sicherheitsvorschriften auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, daß die Halter von in ihr Register eingetragenen Luftfahrzeugen und die Luftfahrzeughalter, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet haben, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet im Einklang mit diesen Luftsicherheitsvorschriften handeln.

(6) Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, daß von diesen Luftfahrzeughaltern verlangt werden kann, die in Absatz 5 genannten Sicherheitsvorschriften einzuhalten, die von der anderen Vertragspartei für den Einflug in ihr Hoheitsgebiet, den Ausflug aus ihrem Hoheitsgebiet oder den Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet festgelegt wurden. Jede Vertragspartei gewährleistet, daß in ihrem Hoheitsgebiet Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Durchleuchtung von Fluggästen, Besatzung und Handgepäck sowie zur Durchführung angemessener Sicherheitskontrollen bei Gepäck, Fracht und Bordvorräten vor und bei dem Einstiegen oder Beladen wirksam angewendet werden. Jede Vertragspartei wird jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um vernünftige besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung wohlwollend prüfen.

(7) Weicht eine Vertragspartei von den Luftsicherheitsvorschriften dieses Artikels ab, so kann die Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei um sofortige Konsultationen mit der Luftfahrtbehörde der erstgenannten Vertragspartei ersuchen. Kommt innerhalb eines Monats nach dem Datum dieses Ersuchens eine zufriedenstellende Einigung nicht zustande, so ist dies ein Grund, die Betriebsgenehmigung eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen der erstgenannten Vertragspartei vorzuenthalten, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn eine ernste

realis 23 сентября 1971 г., и Протокола по борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, подписанного в Монреале 24 февраля 1988 г. в дополнение к Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 г.

2) Договаривающиеся Стороны оказывают по запросу всю необходимую помощь друг другу в предотвращении незаконного захвата воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов и аэронавигационных средств, а также любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.

3) Когда будет иметь место незаконный захват воздушного судна либо угроза такого захвата или другой акт незаконного вмешательства, создающий угрозу безопасности таких судов, их пассажирам и экипажу, аэропортам или аэронавигационным средствам, Договаривающиеся Стороны будут при взаимных консультациях способствовать друг другу в упрощении связи и других соответствующих мер, направленных на пресечение такого происшествия или его угрозы так быстро, как это возможно с учетом минимального риска для жизни.

4) Каждая Договаривающаяся Сторона предпримет все возможные с ее стороны меры для обеспечения того, чтобы незаконно захваченное воздушное судно или воздушное судно, находящееся под угрозой каких-либо других актов незаконного вмешательства и находящееся в это время на земле ее территории, удерживалось на земле, если только вылет воздушного судна не будет вызван необходимостью защиты жизни его экипажа и пассажиров. По возможности, такие меры будут приниматься на базе обоюдных консультаций.

5) Договаривающиеся Стороны в своих взаимоотношениях действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и определенными в Приложениях к Конвенции в той степени, в которой такие положения по безопасности применимы к Сторонам; они будут требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов их регистрации или эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на их территории, и эксплуатанты аэропортов на их территории действовали в соответствии с такими положениями и требованиями по авиационной безопасности.

6) Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что от таких эксплуатантов воздушных судов может быть потребовано соблюдение положений по авиационной безопасности, указанных в пункте 5 настоящей Статьи, устанавливаемых в отношении прилета, вылета или пребывания на территории этой другой Договаривающейся Стороны. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечит, чтобы на ее территории применялись действенные меры по защите воздушных судов и по досмотру пассажиров, экипажей и ручной клади, а также по выполнению соответствующих проверок на безопасность багажа, груза и бортовых запасов до и во время посадки пассажиров или погрузки грузов. Каждая Договаривающаяся Сторона будет благосклонно рассматривать любой запрос другой Договаривающейся Стороны в отношении разумных специальных мер безопасности для устранения конкретной угрозы.

7) В случае, если одна Договаривающаяся Сторона не соблюдает положений по авиационной безопасности, предусмотренных настоящей Статьей, авиационные власти другой Договаривающейся Стороны могут запросить немедленные консультации с авиационными властями первой Договаривающейся Стороны. Если в течение месяца с даты такого запроса не будет достигнуто удовлетворительное решение, то это будет служить основанием для приостановления, отмены, введения ограничений или других условий разреше-

Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf dieses Monats vorläufige Maßnahmen treffen.

Artikel 14

Einreise und Kontrolle der Reisedokumente

(1) Auf Ersuchen einer Vertragspartei gestattet die andere Vertragspartei den Unternehmen, die in beiden Staaten Luftverkehrsrechte ausüben, die Durchführung von Maßnahmen, die gewährleisten sollen, daß nur Fluggäste mit den für die Einreise in oder die Durchreise durch den ersuchenden Staat erforderlichen Reisedokumenten befördert werden.

(2) Jede Vertragspartei nimmt eine Person, die an ihrem Zielort zurückgewiesen wurde, nachdem dort festgestellt worden war, daß sie nicht einreiseberechtigt war, zum Zweck der Überprüfung auf, wenn sich diese Person vor ihrer Abreise nicht nur im unmittelbaren Transit im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei aufgehalten hat. Die Vertragsparteien weisen eine solche Person nicht in das Land zurück, in dem zuvor festgestellt worden ist, daß sie nicht einreiseberechtigt ist.

(3) Diese Bestimmung hindert die Behörden nicht daran, eine zurückgewiesene, nicht einreiseberechtigte Person einer weiteren Überprüfung zu unterziehen, um festzustellen, ob sie schließlich in dem Staat aufgenommen werden kann, oder um Vorkehrungen für ihre Weiterbeförderung, Entfernung oder Abschiebung in einen Staat, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzt oder in dem sie aus anderen Gründen Aufnahme finden kann, zu treffen. Hat eine Person, von der festgestellt worden ist, daß sie nicht einreiseberechtigt ist, ihre Reisedokumente verloren oder zerstört, so erkennt eine Vertragspartei statt dessen ein von den Behörden der Vertragspartei, bei der festgestellt wurde, daß die Person nicht einreiseberechtigt ist, ausgestelltes Dokument an, das die Umstände von Abflug und Ankunft bestätigt.

(4) Nichts in diesem Artikel gilt als Berechtigung zur Abschiebung einer Person, die sich im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei an diese mit der Bitte um Asylgewährung wendet, in ein Land, in dem ihr Leben oder ihre Freiheit aufgrund ihrer Rasse, ihrer Glaubenszugehörigkeit, ihrer Nationalität, ihrer Zugehörigkeit zu einer bestimmten nationalen Gruppe oder wegen ihrer politischen Überzeugung gefährdet wird.

Artikel 15

Meinungsaustausch

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung in allen die Anwendung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

Artikel 16

Konsultationen

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans oder von Auslegungsfragen kann eine Vertragspartei jederzeit Konsultationen zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien beantragen. Das gilt auch für Erörterungen über die Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel 15 kein zufriedenstellendes Ergebnis erbracht hat. Die Konsultationen beginnen innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

nia на эксплуатацию авиапредприятия или авиапредприятиям первой Договаривающейся Стороны. В экстренных случаях каждая из Договаривающихся Сторон может принять меры предварительного характера до истечения этого месячного срока.

Статья 14

Иммиграционные требования и контроль проездных документов

1) По просьбе одной Договаривающейся Стороны другая Договаривающаяся Сторона разрешает авиапредприятиям, использующим права перевозок в обеих странах, принять меры по обеспечению того, чтобы перевозке подлежали только пассажиры, имеющие необходимые документы для въезда или транзита через территорию Договаривающейся Стороны, обратившейся с просьбой.

2) Каждая Договаривающаяся Сторона будет принимать для проверки лицо, возвращающееся из пункта высадки после того, как ему было отказано во въезде, если это лицо до этого пребывало на ее территории до посадки на борт, кроме случаев пребывания в прямом транзите. Договаривающиеся Стороны не должны возвращать такое лицо в страну, где ему ранее было отказано во въезде.

3) Настоящее положение не мешает органам власти препятствовать провести дальнейшую проверку лица, возвращенного в связи с отказом во въезде, с тем чтобы определить его возможное пребывание в этом государстве, или организовать отправку, удаление или депортацию в то государство, чье гражданство оно имеет или в котором оно может быть принято по каким-либо другим причинам. В случае, если лицо в отношении которого установлено, что оно не имеет права на въезд, потеряло или уничтожило свои проездные документы, Договаривающаяся Сторона будет признавать документ, подтверждающий обстоятельства вылета и прилета, выданный властями Договаривающейся Стороны, где было установлено, что лицо не имело права на въезд.

4) Ничто в настоящей Статье не должно истолковываться как основание для высылки лица, обращающегося с просьбой предоставить ему убежище на территории Договаривающейся Стороны, в страну, в которой его жизнь или свобода будут подвергаться угрозе по причине его расы, вероисповедания, национальности, принадлежности к определенной национальной группе или политических убеждений.

Статья 15

Обмен мнениями

По мере необходимости между авиационными властями Договаривающихся Сторон будет осуществляться обмен мнениями с целью достижения тесного сотрудничества и взаимопонимания по всем вопросам, относящимся к применению настоящего Соглашения.

Статья 16

Консультации

Любая Договаривающаяся Сторона может в любое время запросить проведения консультаций между авиационными властями Договаривающихся Сторон с целью обсуждения поправок к настоящему Соглашению или к Таблице маршрутов или с целью обсуждения вопросов, касающихся толкования текста. То же самое относится к обсуждению применимости настоящего Соглашения, если одна Договаривающаяся Сторона считает, что обмен мнениями в рамках Статьи 15 настоящего Соглашения не привел ни к каким удовлетворительным результатам. Такие консультации должны начаться в течение двух месяцев с даты получения другой Договаривающейся Стороной такого запроса.

Artikel 17**Beilegung von Streitigkeiten**

(1) Jede Meinungsverschiedenheit in bezug auf die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens oder des Fluglinienplans wird durch direkte Verhandlungen zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien beigelegt. Gelingt es den Luftfahrtbehörden nicht, eine Einigung zu erzielen, wird die Meinungsverschiedenheit auf diplomatischem Weg geregelt. Kann eine Meinungsverschiedenheit auf diese Weise nicht beigelegt werden, wird sie auf Bitten einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder in beiderseitigem Einvernehmen den Angehörigen eines dritten Staates als Vorsitzenden bestellen. Die Mitglieder werden innerhalb von zwei Monaten, der Vorsitzende innerhalb von drei Monaten bestellt, nachdem die eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(3) Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der Vertragsparteien oder ist er aus einem anderen Grund verhindert, so soll der Vizepräsident, der ihn vertritt, die Ernennungen vornehmen.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für die Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Vorsitzenden sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

(5) Jede Vertragspartei kann das Schiedsgericht um Interpretation oder Überprüfung der Entscheidung bitten. Der Antrag auf Überprüfung ist nur zulässig innerhalb eines Jahres nach Bekanntgabe der Entscheidung des Schiedsgerichts. Er kann nur auf Tatsachen und Umstände gegründet werden, die vor der Entscheidung bestanden, aber nicht bekannt waren und ihrem Wesen nach von wesentlicher Bedeutung für die Entscheidung hätten sein können.

Artikel 18**Mehrseitige Übereinkommen**

Tritt ein von beiden Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Übereinkommen auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen zur Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen beendet, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 16 statt.

Artikel 19**Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation**

Dieses Abkommen, jede Änderung desselben und jeder Notenwechsel nach Artikel 2 Absatz 2 werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung übermittelt.

Статья 17**Разрешение споров**

1) Любой спор, возникший в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения или Таблицы маршрутов, будет разрешаться посредством прямых переговоров между авиационными властями Договаривающихся Сторон. Если упомянутые власти не придут к соглашению, спор будет разрешаться по дипломатическим каналам. В том случае, если спор не может быть урегулирован таким образом, то он будет передан в третейский суд по запросу любой Договаривающейся Стороны.

2) Третейский суд может быть образован в каждом конкретном случае следующим образом: каждая Договаривающаяся Сторона назначает по одному члену суда, и оба члена суда по взаимному согласию назначают председателя суда, который должен быть гражданином третьего государства. Члены суда назначаются в течение двух месяцев, а его председатель - в течение трех месяцев с даты, в которую одна Договаривающаяся Сторона проинформирует другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении представить спорный вопрос в третейский суд.

3) Если сроки, указанные в пункте 2 данной Статьи не были соблюдены, любая Договаривающаяся Сторона может, если нет другой договоренности, обратиться к Президенту Совета Международной организации гражданской авиации с просьбой осуществить необходимые назначения. Если Президент является гражданином любой из Договаривающихся Сторон или если другие причины не позволяют ему выполнить эту функцию, то Вице-президент должен произвести необходимые назначения.

4) Третейский суд принимает решения большинством голосов. Такие решения будут обязательными для Договаривающихся Сторон. Каждая Договаривающаяся Сторона будет нести расходы по содержанию своего члена суда, а также своих представителей на третейском процессе; расходы по содержанию председателя и любые другие расходы должны быть разделены поровну между Договаривающимися Сторонами. Во всех других вопросах третейский суд будет осуществлять судопроизводство по своему усмотрению.

5) Любая Договаривающаяся Сторона может обратиться в третейский суд с просьбой о толковании или пересмотре решения. Обращение с ходатайством о пересмотре допускается в течение одного года после объявления решения третейского суда. Такое обращение может быть основано только на фактах и обстоятельствах, которые имели место до решения суда, но не были ему известны и по своему характеру могли бы оказать влияние на его решение.

Статья 18**Многосторонние конвенции**

В случае вступления в силу общей многосторонней конвенции в области гражданской авиации, принятой обеими Договаривающимися Сторонами, положения такой конвенции будут иметь преимущественную силу. Любые обсуждения с целью определения степени, в которой многосторонняя конвенция прекратит действие, заменит, изменит или дополнит настоящее Соглашение, будут проводиться в соответствии со Статьей 16 настоящего Соглашения.

Статья 19**Регистрация в Международной организации гражданской авиации**

Настоящее Соглашение, любые поправки к нему и любой обмен нотами в соответствии с пунктом 2 Статьи 2 настоящего Соглашения будут направлены в Международную организацию гражданской авиации для регистрации.

Artikel 20**Inkrafttreten, Geltungsdauer**

(1) Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Tag in Kraft, an dem beide Regierungen einander notifiziert haben, daß die erforderlichen innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Abkommens erfüllt sind.

(2) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

Artikel 21**Änderungen**

Änderungen dieses Abkommens treten in Kraft, wenn dieselben Verfahrensvoraussetzungen erfüllt sind, die zum Inkrafttreten dieses Abkommens zu erfüllen waren.

Artikel 22**Frühere Abkommen**

Mit Inkrafttreten dieses Abkommens tritt das Abkommen vom 11. November 1971 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken über den Luftverkehr im Verhältnis zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Russischen Föderation außer Kraft.

Die zu dem Abkommen ergänzend geschlossenen Vereinbarungen werden, soweit sie nicht durch dieses Abkommen und den dazugehörigen Fluglinienplan überholt sind, solange angewendet, bis die Vertragsparteien etwas Abweichendes vereinbaren.

Artikel 23**Kündigung**

Eine Vertragspartei kann die andere Vertragspartei jederzeit von ihrem Beschluß in Kenntnis setzen, dieses Abkommen zu beenden; die Kündigung wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitgeteilt.

In diesem Fall tritt das Abkommen zwölf Monate nach Eingang der Mitteilung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern nicht die Kündigung vor Ablauf dieser Zeit durch Vereinbarung zurückgenommen wird. Wird der Eingang der Mitteilung von der anderen Vertragspartei nicht bestätigt, so gilt als Eingangstag der vierzehnte Tag nach dem Eingang der Mitteilung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation.

Geschehen zu Bonn am 14. Juli 1993 in zwei Urschriften, jede in deutscher und russischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
За Правительство Федеративной Республики Германии
Kinkel

Für die Regierung der Russischen Föderation
За Правительство Российской Федерации
Lobow

Статья 20**Вступление в силу, срок действия**

1) Настоящее Соглашение вступит в силу через один месяц с даты, когда оба Правительства уведомят друг друга путем обмена нотами о том, что ими выполнены внутригосударственные процедуры, необходимые для его вступления в силу.

2) Настоящее Соглашение заключается на неопределенный срок.

Статья 21**Поправки**

Поправки к настоящему Соглашению вступят в силу после выполнения тех же процедур, которые предусмотрены для вступления в силу самого Соглашения.

Статья 22**Прежние Соглашения**

С момента вступления в силу настоящего Соглашения прекращает свое действие в отношениях между Федеративной Республикой Германии и Российской Федерацией Соглашение между Правительством Федеративной Республики Германии и Правительством Союза Советских Социалистических Республик о воздушном сообщении от 11 ноября 1971 года.

Ранее достигнутые договоренности к Соглашению будут оставаться в силе в той части, в которой они не изменены настоящим Соглашением и согласованной Таблицей маршрутов к нему, пока они не будут заменены соответствующими новыми договоренностями.

Статья 23**Уведомление
о прекращении действия**

Каждая Договаривающаяся Сторона может в любой момент уведомить другую Договаривающуюся Сторону о своем решении прекратить действие настоящего Соглашения; такое уведомление должно быть одновременно направлено в Международную организацию гражданской авиации.

В таком случае Соглашение прекратит свое действие через двенадцать (12) месяцев с даты получения уведомления другой Договаривающейся Стороной, если только уведомление о прекращении действия не отозвано по согласованию между Договаривающимися Сторонами до истечения этого периода. В случае отсутствия подтверждения получения другой Договаривающейся Стороной уведомления должно рассматриваться как полученное через четырнадцать (14) дней с даты получения уведомления Международной организацией гражданской авиации.

Совершено в Бонне 14 июля 1993 года в двух экземплярах, каждый на немецком и русском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

**Gemeinsame Erklärung
der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Russischen Föderation
zum Abkommen über den Luftverkehr**

**Совместное Заявление
Правительства Федеративной Республики Германии
и Правительства Российской Федерации
относительно Соглашения между
Правительством Федеративной Республики Германии
и Правительством Российской Федерации
о воздушном сообщении**

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
die Regierung der Russischen Föderation

Правительство Федеративной Республики Германии
и
Правительство Российской Федерации

in Anwendung und Ausfüllung der Bestimmungen des Abkommens zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Russischen Föderation über den Luftverkehr

относительно применения и выполнения положений Соглашения о воздушном сообщении договорились о нижеследующем:

treffen die nachfolgenden Absprachen:

1. In Anwendung des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a erklären beide Seiten zur Bezeichnung ihrer Luftfahrtunternehmen folgendes:
 - a) zwischen jedem beliebigen Städtepaar dürfen auf den festgelegten Fluglinien von jeder Seite höchstens drei Luftfahrtunternehmen zur Beförderung von Fluggästen oder Fluggästen und Fracht (Combidienste) benannt werden;
 - b) zwischen jedem beliebigen Städtepaar dürfen auf den festgelegten Fluglinien von jeder Seite höchstens zwei Luftfahrtunternehmen zur Beförderung von Fracht benannt werden.
2. Im Hinblick auf Artikel 3 Absatz 4 des Luftverkehrsabkommens erklärt die Regierung der Bundesrepublik Deutschland, daß sie von der Kündigungsklausel des Artikels 23 auch dann Gebrauch machen wird, wenn dies aus Gründen ihrer Mitgliedschaft in der Europäischen Gemeinschaft für erforderlich gehalten wird.
3. In Anwendung des Artikels 8 Absatz 5 des Luftverkehrsabkommens erklären beide Seiten, daß die Anzahl der im beiderseitigen Fluggastverkehr angebotenen Sitzplätze in jeder Flugplanperiode ein Verhältnis von 40:60 nicht überschreiten darf.
4. In Anwendung des Artikels 8 Absatz 6 des Luftverkehrsabkommens stimmen beide Seiten darin überein, daß Kooperationsvereinbarungen zur Ausübung der durch das Abkommen gewährten Verkehrsrechte, insbesondere die Benutzung gemeinsamer Flugnummern (code-sharing) oder die vertragliche Abnahme von Teilkapazitäten (blocked-space) zur Genehmigung vorzulegen sind. Die von einer Seite bezeichneten Unternehmen dürfen solche Vereinbarungen nur mit den von der anderen Seite bezeichneten Unternehmen treffen, wenn diese ebenfalls über die entsprechenden Genehmigungen verfügen und nur auf der Grundlage der Gegenseitigkeit und unter Berücksichtigung der jeweils anwendbaren nationalen Vorschriften. Die Vorschriften des Artikels 3 Absatz 1 bleiben unberührt. Solche Vereinbarungen mit anderen Unternehmen der jeweils anderen Seite bedürfen der Zustimmung der Luftfahrtbehörden der jeweils anderen Vertragspartei.

1. Relatively to application of paragraph 1a) of Article 3 both Parties declare about designation of their aviation enterprises the following:
 - a) each Party may designate not more than three aviation enterprises for realization of passenger or cargo (combined) transport between any pair of cities on established routes;
 - b) each Party may designate not more than two aviation enterprises for realization of cargo transport between any pair of cities on established routes.
2. In relation of paragraph 4 of Article 3 the Government of the Federal Republic of Germany declares, that it may use provisions of Article 23 on termination of action of the Agreement, if this is by obligations, resulting from its membership in the European Community, necessary.
3. Relatively to application of paragraph 5 of Article 8 the Parties declare about that, that quantity of offered passenger seats in bilateral passenger transport on each period must not exceed ratio of 40:60.
4. In relation of application of paragraph 6 of Article 8 the Parties agree, that agreement on cooperation in exercise of the rights granted by the Agreement, in particular, on joint use of flight numbers (code-sharing) or contractual booking of part of capacity (blocked-space), must be submitted for approval. Designated aviation enterprises of one of the Contracting Parties may conclude such agreements only with designated aviation enterprises of the other Contracting Party, if these also have the corresponding approvals and only on the basis of reciprocity and taking into account applicable national rules. Provisions of paragraph 1 of Article 3 are not affected. Such agreements with other enterprises of the other Contracting Party require approval of aviation authorities of the other Contracting Party.

5. Die Fassung des Artikels 11 Absatz 3 des Luftverkehrsabkommens soll solange Geltung haben, bis auf beiden Seiten die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen sind, die eine Selbstabfertigung der bezeichneten Unternehmen erlauben. Nach vorheriger Konsultation beider Seiten und in Übereinstimmung mit Artikel 21 des Luftverkehrsabkommens soll alsdann möglichst folgender Text an die Stelle des Artikels 11 Absatz 3 treten:

„(3) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht der Selbstabfertigung oder über Agenten von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post für die bezeichneten Unternehmen. Dieses Recht schließt den den Flughäfen vorbehaltenen Bereich der luftseitigen Bodenverkehrsdienste (Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge) nicht ein. Die Abfertigung anderer Unternehmen einer Vertragspartei durch ein bezeichnetes Unternehmen dieser Vertragspartei im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei bedarf der Zustimmung der Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei.“

6. Im Hinblick auf Artikel 22 Absatz 2 des Luftverkehrsabkommens erklären beide Seiten übereinstimmend:

Der Flugbetrieb von bezeichneten Unternehmen beider Seiten auf den Strecken 3, 4 und 5, die im Fluglinienplan für die bezeichneten Luftfahrtunternehmen festgelegt sind, erfolgt unter den Bedingungen, die hierzu in früher unterzeichneten Übereinkünften festgelegt sind, darunter im Zusatzprotokoll vom 25. 4. 1988, im Vertraulichen Memorandum vom 25. 4. 1988 einschließlich Zusätzen, Vereinbarungen zwischen den Zivilluftfahrtbehörden und kommerziellen Vereinbarungen zwischen bezeichneten Luftfahrtunternehmen beider Seiten. Sie bleiben in Kraft bis eine neue Vereinbarung zu diesen Fragen zwischen den Vertragsparteien erreicht wird.

Die Verhandlungen beider Seiten hierüber sollen zu gegebener Zeit fortgesetzt werden und internationale Entwicklungen und Erfahrungen der bilateralen Zusammenarbeit berücksichtigen.

7. Beide Seiten erklären, daß bis zum Inkrafttreten des Abkommens und des Fluglinienplans die Luftfahrtbehörden beider Staaten im Rahmen ihrer jeweiligen rechtlichen Bestimmungen so handeln werden, als ob das Abkommen und der Fluglinienplan am Tage der Unterzeichnung dieser Gemeinsamen Erklärung in Kraft getreten wären.

Diese Gemeinsame Erklärung wird in deutscher und russischer Sprache gleichlautend ausgefertigt.

Bonn, den 14. Juli 1993

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
 За Правительство Федеративной Республики Германии
 Kinkel
 Niester

Für die Regierung der Russischen Föderation
 За Правительство Российской Федерации
 Lobow

5. Положения пункта 3 Статьи 11 Соглашения о воздушном сообщении должны оставаться в силе, пока у обеих Договаривающихся Сторон не будут созданы правовые предпосылки, позволяющие назначенным авиапредприятиям осуществлять самостоятельное обслуживание. После предварительных консультаций между Договаривающимися Сторонами и в соответствии с процедурой, предусмотренной Статьей 21 Соглашения, пункт 3 Статьи 11 может быть заменен следующим текстом:

"Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет каждому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны на основе взаимности право самостоятельного обслуживания или через агентов пассажиров, багажа, груза и почты назначенных авиапредприятий. Это право не включает обслуживание воздушных судов на перроне в аэропортах (наземное обслуживание).

Обслуживание других авиапредприятий одной Договаривающейся Стороны одним назначенным авиапредприятием этой Договаривающейся Стороны на территории другой Договаривающейся Стороны требует согласия авиационных властей другой Договаривающейся Стороны."

6. В отношении пункта 2 Статьи 22 Стороны достигли договоренности:

Выполнение полетов назначенными авиапредприятиями обеих Договаривающихся Сторон по маршрутам 3, 4 и 5, указанным в Таблице маршрутов для назначенных авиапредприятий, будут осуществляться на условиях, предусмотренных ранее достигнутыми по этим вопросам договоренностями, включая Дополнительный Протокол от 25. 4. 1988 г., Конфиденциальный Меморандум от 25. 4. 1988 г., межведомственные договоренности и коммерческие соглашения между назначенными авиапредприятиями обеих Сторон. Они остаются в силе до достижения новых договоренностей по этим вопросам между Договаривающимися Сторонами.

Переговоры между Договаривающимися Сторонами по указанным вопросам должны быть продолжены в ближайшее время с учетом развития международных отношений и опыта двустороннего сотрудничества.

7. Обе Стороны заявляют, что до вступления в силу Соглашения и Таблицы маршрутов авиационные власти обоих государств в рамках правовых возможностей будут действовать таким образом, как если бы Соглашение и Таблица маршрутов вступили в силу в день подписания настоящего Совместного заявления.

Настоящее Совместное заявление совершено на немецком и русском языках, оба текста имеют одинаковую силу.

Бонн, 14 июля 1993 года

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. Um ein derartiges Abkommen handelt es sich bei dem am 14. Juli 1993 in Bonn unterzeichneten Luftverkehrsabkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Russischen Föderation.

Die eingeräumten Verkehrsrechte werden in einem als Protokoll vereinbarten Fluglinienplan festgelegt. Diese Form der Vereinbarung wurde gewählt, um die Fluglinienrechte den Verkehrsanforderungen jeweils leichter und schneller anpassen zu können.

II. Besonderes

Artikel 1 erläutert die im Abkommen verwendeten Begriffe.

Artikel 2 legt die sogenannten vier Freiheitsrechte der Zivilluftfahrt in den Beziehungen zwischen den Vertragsparteien fest.

Die Artikel 3 und 4 legen das Verfahren für die Erteilung, die Verweigerung und den Widerruf der Betriebsgenehmigung zur Durchführung des Fluglinienverkehrs fest. Von dem Recht eines Widerrufs der Betriebsgenehmigung darf grundsätzlich nur nach einer Konsultation der Vertragsparteien Gebrauch gemacht werden.

Artikel 5 sieht Gleichbehandlung bei den im Zusammenhang mit der Benutzung der Flughäfen und Luftfahreinrichtungen anfallenden Gebühren vor.

Artikel 6 gewährt auf der Basis der Gegenseitigkeit weitgehende Zoll- und Abgabefreiheit für verwendete Luftfahrzeuge einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte. Er sichert darüber hinaus auf der Basis der Gegenseitigkeit Vergünstigungen auf dem Gebiet der Umsatzsteuer oder einer ähnlich ausgestalteten indirekten Steuer zu.

Artikel 7 gewährt das Recht auf freien Gewinntransfer.

Artikel 8 soll ein zufriedenstellendes Beförderungsangebot sicherstellen. Ausgegangen wird vom Prinzip der beiderseitigen Genehmigung insbesondere hinsichtlich

der Frequenz der Flugdienste, der Kapazität sowie der Flugpläne.

In der Gemeinsamen Erklärung unter Nummer 4 werden die Gegenstände bezeichnet, die der in Artikel 8 Abs. 6 des Abkommens genannten Genehmigung bedürfen.

Artikel 9 verpflichtet zur Übermittlung von Betriebsangaben und zum Austausch von Statistiken.

Artikel 10 enthält in Ergänzung zu den in Artikel 8 enthaltenen Grundsätzen nähere Bestimmungen hinsichtlich der Tarifgestaltung.

Artikel 11 regelt das Niederlassungsrecht der bezeichneten Luftfahrtunternehmen, das Recht der Benennung von Agenten und das Recht des freien Verkaufs der Beförderungsleistungen.

Sein Absatz 3 soll zu gegebener Zeit – wie in der Gemeinsamen Erklärung unter Nummer 5 vereinbart – ersetzt werden durch eine Neufassung.

Artikel 12 regelt die Anwendung von Gesetzen und sonstigen Vorschriften auf Luftfahrzeuge sowie auf Fluggäste, Besatzungen, Fracht und Post des Luftfahrzeugs.

Artikel 13 verpflichtet die Vertragsparteien zur Einhaltung der völkerrechtlichen Pflichten zur Sicherheit der Zivilluftfahrt vor rechtswidrigen Eingriffen, welche konkretisiert werden.

Artikel 14 gibt die Möglichkeit der Kontrolle der Fluggäste im Hinblick auf die erforderlichen Einreisedokumente und verpflichtet die Vertragsparteien zur Rücknahme der von der anderen Vertragspartei zurückgewiesenen Fluggäste.

Die Artikel 15 bis 23 befassen sich mit dem Meinungsaustausch, den Konsultationen, der Beilegung von Streitigkeiten, einschließlich der Möglichkeit zur Anrufung eines Schiedsgerichts. Entsprechende Regelungen sind in Luftverkehrsabkommen üblich und zum Ausgleich möglicher Meinungsverschiedenheiten zweckmäßig. Sie enthalten darüber hinaus Regelungen hinsichtlich der Änderungen des Abkommens, für die Behandlung früherer Abkommen und die international üblichen Kündigungs-, Registrierungs- und Schlußbestimmungen sowie die Festlegung des Vorrangs eines mehrseitigen Luftverkehrsübereinkommens.

Eine Besonderheit weist Artikel 22 auf, der zum einen im Verhältnis der beiden Staaten das deutsch-sowjetische Luftverkehrsabkommen außer Kraft setzt, zum anderen jedoch bestimmte Vereinbarungen zu diesem Abkommen vorerst fortschreibt. Dabei geht es um das Regime der Sibirienüberflüge. Mit Absatz 2 ist ein *pactum de contrahendo* vereinbart, dieses Regime abzulösen.