

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 15. November 1995 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Namibia über den Luftverkehr

A. Zielsetzung

Mit dem Gesetz soll einem völkerrechtlichen Vertrag nach Maßgabe des Artikels 59 Abs. 2 des Grundgesetzes zugestimmt werden. Mit seiner Hilfe wird der internationale Fluglinienverkehr für die deutschen Luftfahrtunternehmen und die des Vertragspartners zwischen beiden Staaten auf eine solide Rechtsgrundlage gestellt, die im Gegensatz zur Gewährung vorläufiger Rechte – ohne Vertragsbasis – auch langfristige Planungen trägt und nur formalisierter Beendigung unterliegt.

B. Lösung

Die Bundesrepublik Deutschland und die Republik Namibia gewähren sich gegenseitig die Rechte des Überflugs (1. Freiheit), der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), des Absetzens (3. Freiheit) und des Aufnehmens (4. Freiheit) von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post im gewerblichen internationalen Fluglinienverkehr. Kabotagerechte sind ausgeschlossen.

Das Vertragsgesetz trägt den nationalen Erfordernissen zur Umsetzung dieses Vertrags in deutsches Recht Rechnung.

C. Alternativen

Vertragsloser Zustand mit nicht gesicherten Verkehrsrechten.

Fristablauf: 27. 09. 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.

16. 08. 96

VP

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes
zu dem Abkommen vom 15. November 1995
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Republik Namibia
über den Luftverkehr

Bundesrepublik Deutschland

Der Bundeskanzler

031 (323) – 900 01 – De 55/96

Bonn, den 16. August 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 15. November 1995
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Namibia
über den Luftverkehr

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Dr. Helmut Kohl

Fristablauf: 27. 09. 96

Entwurf

Gesetz

**zu dem Abkommen vom 15. November 1995
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Republik Namibia
über den Luftverkehr**

Vom

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

Artikel 1

Dem in Windhuk am 15. November 1995 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Namibia über den Luftverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.
- (2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 21 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Abkommen 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 in Artikel 8 des Abkommens vorgesehenen Vergünstigungen auch die Umsatzsteuer und die Biersteuer berühren, deren Aufkommen den Ländern ganz oder teilweise zufließt.

Zu Artikel 2

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 21 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 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 Namibia
über den Luftverkehr**

**Air Transport Agreement
between the Federal Republic of Germany
and the Republic of Namibia**

Inhaltsübersicht

Präambel	
Artikel 1	Begriffsbestimmungen
Artikel 2	Gewährung von Verkehrsrechten
Artikel 3	Bezeichnung und Betriebsgenehmigung
Artikel 4	Suspendierung, Einschränkung oder Widerruf der Betriebsgenehmigung
Artikel 5	Anwendung von Gesetzen und sonstigen Vorschriften
Artikel 6	Anerkennung von Zeugnissen und Erlaubnisscheinen
Artikel 7	Gleichbehandlung bei den Gebühren
Artikel 8	Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben
Artikel 9	Überweisung von Einkünften
Artikel 10	Grundsätze für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs
Artikel 11	Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken
Artikel 12	Gewerbliche Tätigkeiten
Artikel 13	Luftsicherheit
Artikel 14	Einreise und Kontrolle der Reisedokumente
Artikel 15	Meinungsaustausch und Konsultationen
Artikel 16	Beilegung von Streitigkeiten
Artikel 17	Änderungen
Artikel 18	Mehrseitige Luftverkehrsübereinkommen
Artikel 19	Registrierung bei der ICAO
Artikel 20	Frühere Abkommen
Artikel 21	Inkrafttreten
Artikel 22	Geltungsdauer, Kündigung

Contents

Preamble	
Article 1	Definitions
Article 2	Grant of Traffic Rights
Article 3	Designation and Operating Authorization
Article 4	Suspension, Limitation or Revocation of Operating Authorization
Article 5	Application of Laws and Regulations
Article 6	Recognition of Certificates and Licences
Article 7	Non-discrimination in respect of Charges
Article 8	Exemption from Customs Duties and other Charges
Article 9	Transfer of Earnings
Article 10	Principles Governing the Operation of Agreed Services
Article 11	Communication of Operating Information and Statistics
Article 12	Commercial Activities
Article 13	Aviation Security
Article 14	Immigration and Control of Travel Documents
Article 15	Exchange of Views and Consultations
Article 16	Settlement of Disputes
Article 17	Amendments
Article 18	Multilateral Air Transport Conventions or Agreements
Article 19	Registration with ICAO
Article 20	Previous Agreements
Article 21	Entry into Force
Article 22	Duration, Termination

Die Bundesrepublik Deutschland
und
die Republik Namibia –

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

in dem Wunsch, in Ergänzung des genannten Abkommens 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

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

- a) „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 Vertragsparteien in Kraft getreten oder von ihnen ratifiziert worden sind;
- b) „Luftfahrtbehörde“ in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland das Bundesministerium für Verkehr, in bezug auf die Republik Namibia den für die Zivilluftfahrt zuständigen Minister oder in beiden Fällen jede Person oder Stelle, die zur Wahrnehmung einer bestimmten Aufgabe, auf die sich dieses Abkommen bezieht, ermächtigt ist;
- c) „Abkommen“ dieses Abkommen und jede nach seinem Artikel 17 angenommene Änderung des Abkommens;
- d) „bezeichnetes Unternehmen“ ein Luftfahrtunternehmen, das nach Artikel 3 bezeichnet und genehmigt worden ist;
- e) „Vertragsparteien“ die Bundesrepublik Deutschland und die Republik Namibia, die Vertragsparteien dieses Abkommens sind.

(2) Die Begriffe „Hoheitsgebiet“, „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“, „Luftfahrtunternehmen“ und „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ haben für die Anwendung dieses Abkommens die in den Artikeln 2 und 96 des Zivilluftfahrt-Abkommens festgelegte Bedeutung.

(3) Der Begriff „Tarif“ bedeutet den Preis, der für die internationale Beförderung von Fluggästen, Gepäck oder Fracht (ausgenommen Post) zu berechnen ist, und schließt folgendes ein:

- a) jeden Durchgangstarif oder Betrag, der für eine internationale Beförderung zu berechnen ist, die als solche vermarktet und verkauft wird, einschließlich derjenigen Durchgangstarife, die unter Verwendung von anderen Tarifen oder von Anschlußtarifen für eine Beförderung auf internationalen Streckenabschnitten oder auf inländischen Streckenabschnitten, die Teil des internationalen Streckenabschnitts sind, gebildet werden;
- b) die Provision, die für den Verkauf von Flugscheinen für die Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck oder für die entsprechenden Maßnahmen bei der Beförderung von Fracht zu zahlen ist;
- c) die Bedingungen, nach denen sich die Anwendbarkeit des Tarifs oder des Beförderungspreises oder die Provisionszahlung richtet.

The Federal Republic of Germany
and
The Republic of Namibia,

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944,

Desiring to conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing and operating air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

(1) For the purposes of this Agreement, unless the context otherwise requires:

- (a) „the Convention“ means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment to the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof in so far as those Annexes and amendments have become effective for or have been ratified by both Contracting Parties;
- (b) „aeronautical authority“ means, in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Ministry of Transport; in the case of the Republic of Namibia the Minister responsible for Civil Aviation; or in both cases any person or body authorized to perform any particular function to which this Agreement relates;
- (c) „Agreement“ means this Agreement and any amendment of this Agreement adopted in accordance with Article 17 of this Agreement;
- (d) „designated airline“ means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
- (e) „Contracting Parties“ mean the Federal Republic of Germany and the Republic of Namibia being Contracting Parties to this Agreement.

(2) „Territory“, „air service“, „international air service“, „airline“ and „stop for non-traffic purposes“ have, for the purposes of this Agreement, the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention.

(3) „Tariff“ means the price to be charged for the international carriage of passengers, baggage or cargo (excluding mail) and comprises:

- (a) any through tariff or amount to be charged for international carriage, marketed and sold as such, including through tariffs constructed using other tariffs or add-ons for carriage over international sectors or domestic sectors forming part of the international sector;
- (b) the commission to be paid on the sales of tickets for the carriage of passengers and their baggage, or on the corresponding transactions for the carriage of cargo; and
- (c) the conditions that govern the applicability of the tariff, or the price for carriage, or the payment of commission.

Er umfaßt auch

- d) alle wesentlichen Leistungen, die in Verbindung mit der Beförderung erbracht werden;
- e) jeden Tarif für die als Zusatz zu einer internationalen Beförderung verkaufte Beförderung auf einem inländischen Streckenabschnitt, der für rein inländische Flüge nicht verfügbar ist und der nicht allen Beförderern im internationalen Verkehr und deren Kunden zu gleichen Bedingungen zur Verfügung gestellt werden kann.

It also includes:

- (d) any significant benefits provided in association with the carriage;
- (e) any tariff for carriage on a domestic sector which is sold as an adjunct to international carriage, which is not available for purely domestic travel and which is not made available on equal terms to all international carriers and users of their services.

Artikel 2

Gewährung von Verkehrsrechten

(1) Eine Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei hinsichtlich ihres internationalen Fluglinienverkehrs folgende Rechte:

- a) das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
- b) in diesem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen.

(2) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen für die Einrichtung und das Betreiben internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Absatz 3 festgelegten Linien aufgeführten Rechte. Dieser Verkehr und diese Linien werden im folgenden als „vereinbarter Linienverkehr“ und „festgelegte Linien“ bezeichnet. Die von jeder Vertragspartei bezeichneten Unternehmen haben beim Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs auf den festgelegten Linien das Recht, an den für diese Linie festgelegten Punkten in dem genannten Hoheitsgebiet zum Absetzen und zum Aufnehmen internationalen Personen-, Gepäck-, Fracht- und Postverkehrs zu landen.

(3) Die Linien, auf denen die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien internationalen Fluglinienverkehr betreiben können, werden in einem Fluglinienplan, der von den Luftfahrtbehörden beschlossen und schriftlich niedergelegt wird, festgelegt.

(4) Nach Absatz 1 oder 2 wird den bezeichneten Unternehmen 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.

(5) Ist eines der bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei aufgrund eines bewaffneten Konflikts, schwerer politischer Unruhen oder ähnlicher Entwicklungen sowie aufgrund besonderer und ungewöhnlicher Umstände nicht in der Lage, Linienverkehr auf seinen üblichen Linien durchzuführen, so bemüht sich die andere Vertragspartei nach besten Kräften, die weitere Durchführung dieses Verkehrs durch eine entsprechende Änderung der Linien zu erleichtern, einschließlich der vorübergehenden Gewährung alternativer Rechte für den Zeitraum, der erforderlich ist, um vorbehaltlich der innerstaatlichen Voraussetzungen den weiteren Betrieb zu erleichtern.

(6) Im Sinne der Absätze 1 und 5 kann jede Vertragspartei die Linien, die von den Unternehmen der anderen Vertragspartei über ihrem Hoheitsgebiet einzuhalten sind, sowie die Flughäfen, die benutzt werden können, festlegen. Dieser Absatz hebt jedoch die Bestimmungen des Artikels 5 oder irgendeine vereinbarte Einschränkung des Betriebs des Fluglinienverkehrs im Rahmen dieses Abkommens nicht auf.

Artikel 3

Bezeichnung und Betriebsgenehmigung

(1) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 3 festgelegten Linien kann jederzeit aufgenommen werden, wenn

- a) die Vertragspartei, der die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Rechte gewährt werden, ein oder mehrere Unternehmen schriftlich bezeichnet hat,

Article 2

Grant of Traffic Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its scheduled international air services:

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party; and
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled international air services on the routes specified in accordance with paragraph 3 below. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and the "specified routes" respectively. The airlines designated by each Contracting Party shall enjoy while operating the agreed services on the specified routes, the right to make stops in the said territory at the points specified for that route for the purpose of putting down and taking up international traffic in passengers, baggage, cargo and mail.

(3) The routes over which the designated airlines of the Contracting Parties will be authorized to operate international air services shall be specified in a Route Schedule as decided between the aeronautical authorities and expressed in writing.

(4) Nothing in paragraphs 1 or 2 above shall be deemed to confer on any designated airline of either Contracting Party the right to take on in the territory of the other Contracting Party passengers, baggage, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point within the territory of that other Contracting Party.

(5) If because of armed conflict, serious political disturbance or other similar developments, or special and unusual circumstances, any designated airline of one Contracting Party is unable to operate services on any of its normal routes, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such services through appropriate rearrangement of any such routes, including the temporary granting of alternative rights for such time as may be necessary to facilitate, subject to national requirements, continued operations.

(6) For the purpose of the application of paragraphs 1 and 5 above, each Contracting Party may specify the routes to be followed above its territory by the airlines of the other Contracting Party and the airports which may be used. However, nothing in this paragraph shall supersede the provisions contained in Article 5 of this Agreement or any agreed limitation on the operation of air services under this Agreement.

Article 3

Designation and Operating Authorization

(1) The international air services on the routes specified in accordance with Article 2 (3) of this Agreement may be started at any time, provided that

- (a) the Contracting Party to whom the rights specified in Article 2 (1) of this Agreement are granted has designated one or more airlines in writing;

- b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem oder den bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen, und
- c) ein Tarif in Kraft ist.

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, erteilt vorbehaltlich des Absatzes 3 dieses Artikels und des Artikels 11 unverzüglich die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs.

(3) Eine Vertragspartei kann von jedem bezeichneten Unternehmen 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 durch schriftliche Mitteilung an die andere Vertragspartei nach Maßgabe der Absätze 1 bis 3 ein von ihr bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes Unternehmen ersetzen. Das als Ersatz bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Artikel 4

Suspendierung, Einschränkung oder Widerruf der Betriebsgenehmigung

Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung suspendieren, durch Auflagen einschränken oder widerrufen, wenn ein bezeichnetes Unternehmen 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 oder wenn die andere Vertragspartei die sich aus der Anwendung des Artikels 16 ergebenden Entscheidungen nicht befolgt. Vor der Suspendierung, der Einschränkung oder dem Widerruf werden Konsultationen nach Artikel 15 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

Anwendung von Gesetzen und sonstigen Vorschriften

(1) Die Gesetze und sonstigen Vorschriften einer Vertragspartei betreffend den Ein- und Ausflug der im internationalen Luftverkehr verwendeten Luftfahrzeuge nach oder aus ihrem Hoheitsgebiet oder betreffend den Betrieb und den Verkehr solcher Luftfahrzeuge innerhalb ihres Hoheitsgebiets gelten für die Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei, wie sie für die eigenen Luftfahrzeuge gelten, und sind von diesen Luftfahrzeugen beim Ein- und Ausflug sowie während des Aufenthalts im Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei zu befolgen.

(2) Die Gesetze und sonstigen Vorschriften einer Vertragspartei betreffend den Ein- und Ausflug von Fluggästen, Gepäck, Besatzung, Post oder Fracht nach oder aus ihrem Hoheitsgebiet, einschließlich der Gesetze und sonstigen Vorschriften über Einreise, Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zoll, Quarantäne und sanitäre Maßnahmen, sind durch oder in Bezug auf Fluggäste, Gepäck, Besatzung, Post oder Fracht der Unternehmen der anderen Vertragspartei beim Ein- und Ausflug sowie während des Aufenthalts im Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei zu befolgen.

Artikel 6

Anerkennung von Zeugnissen und Erlaubnisscheinen

Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine, die von einer Vertragspartei ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind und noch Gültigkeit besitzen, werden von der anderen Vertragspartei für den Betrieb des vereinbarten Li-

- (b) the Contracting Party granting these rights has authorized the designated airline or airlines to initiate the air services; and

- (c) a tariff is in force.

(2) The Contracting Party granting these rights shall, subject to the provisions of paragraph 3 below as well as Article 11 of this Agreement, give without delay the said authorization to operate the international air service.

(3) Either Contracting Party may require any airline designated by the other Contracting Party to furnish proof that it is qualified to meet the requirements prescribed under the laws and regulations of the first Contracting Party governing the operation of international air traffic.

(4) Either Contracting Party shall have the right to replace, by written communication to the other Contracting Party subject to the provisions of paragraphs 1 to 3 above, an airline it has designated by another airline. The substitute designated airline shall have the same rights and be subject to the same obligations as the airline which it replaces.

Article 4

Suspension, Limitation or Revocation of Operating Authorization

Either Contracting Party may suspend, limit by the imposition of conditions, or revoke the authorization granted in accordance with Article 3 (2) of this Agreement in the event of failure of a designated airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting the rights or to comply with the provisions of this Agreement or to fulfil the obligations arising therefrom or, in any case where the other Contracting Party fails to comply with any decision arising from the application of Article 16 of this Agreement. Such suspension, limitation or revocation shall be preceded by consultations as provided for in Article 15 of this Agreement, unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

Article 5

Application of Laws and Regulations

(1) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall apply to the aircraft of the airlines designated by the other Contracting Party as they are applied to its own and shall be complied with by such aircraft upon entrance into or departure from and while within the territory of the first Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of passengers, baggage, crew, mail or cargo of aircraft, including laws and regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, quarantine and sanitary measures, shall be complied with by or on behalf of such passengers, baggage, crew, mail or cargo of the airlines of the other Contracting Party upon entrance into or departure from and while within the territory of the first Contracting Party.

Article 6

Recognition of Certificates and Licences

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services, provided

nienverkehrs als gültig anerkannt, sofern die Voraussetzungen, unter denen diese Zeugnisse oder Erlaubnisscheine ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind, den nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegten Mindestanforderungen entsprechen oder darüber liegen. Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, den ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei erteilten Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen für Flüge über dem eigenen Hoheitsgebiet die Anerkennung zu versagen.

Artikel 7

Gleichbehandlung bei den Gebühren

Die Gebühren, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen und -dienste durch die Luftfahrzeuge jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die für Luftfahrzeuge inländischer Unternehmen in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

Artikel 8

Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben

(1) Die von jedem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und aus ihm ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle und anderen verbrauchbaren technischen Vorräte in den Tanks oder anderen Behältnissen im Luftfahrzeug (wie enteisende Flüssigkeit, Hydraulikflüssigkeit, Kühlflüssigkeit, usw.) und Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen, Kontrollgebühren und anderen ähnlichen nationalen oder lokalen Zöllen sowie von sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben. Dies gilt auch für an Bord der Luftfahrzeuge befindliche Waren, die auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei verbraucht werden.

(2) Treibstoffe, Schmieröle und andere verbrauchbare technische Vorräte, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, die in das Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei vorübergehend eingeführt werden, um dort unmittelbar oder nach Lagerung in die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens 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 Unternehmens der einen Vertragspartei bleiben bei der Einfuhr in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ebenfalls von den in Absatz 1 genannten Zöllen, Kontrollgebühren und anderen ähnlichen nationalen oder lokalen Zöllen sowie von sonstigen Abgaben frei.

(3) Treibstoffe, Schmieröle und andere verbrauchbare technische Vorräte, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge jedes bezeichneten Unternehmens 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 Verbrauchsteuern.

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

(5) Soweit für die in den Absätzen 1 bis 4 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

that requirements under which such certificates or licences were issued or rendered valid were equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 7

Non-discrimination in respect of Charges

The charges levied in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other air navigation facilities and services by the aircraft of any designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those levied on aircraft of national airlines engaged in similar international air services.

Article 8

Exemption from Customs Duties and other Charges

(1) Aircraft operated by any designated airline of either Contracting Party and entering, departing from, or flying across the territory of the other Contracting Party, as well as fuel, lubricants and other consumable technical supplies contained in the tanks or other receptacles on the aircraft such as de-icing fluid, hydraulic fluid, cooling fluid, etc., and spare parts, regular equipment and aircraft stores on board such aircraft, shall be exempt from customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation or transit of goods. This shall also apply to goods on board the aircraft consumed during the flight across the territory of the latter Contracting Party.

(2) Fuel, lubricants and other consumable technical supplies, spare parts, regular equipment and aircraft stores temporarily imported into the territory of either Contracting Party, there to be immediately or after storage installed in or otherwise taken on board the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party, or to be otherwise exported again from the territory of the former Contracting Party, shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above. Advertising materials and transport documents of any designated airline of one Contracting Party shall, on the occasion of importation into the territory of the other Contracting Party, likewise be exempt from customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and other charges mentioned in paragraph 1 above.

(3) Fuel, lubricants and other consumable technical supplies taken on board the aircraft of any designated airline of either Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in international air services shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above, as well as from any other special consumption taxes.

(4) Either Contracting Party may keep the goods mentioned in paragraphs 1 to 4 above under customs supervision.

(5) Where no customs duties or other charges are levied on goods mentioned in paragraphs 1 to 4 above, such goods shall not be subject to any economic prohibitions or restrictions on importation, exportation or transit that may otherwise be applicable.

(6) Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, exempt the designated airlines of the other Contracting Party from turnover tax or similar indirect taxes on goods and services supplied to

Geschäftsbetriebs verwendet werden, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit eine Befreiung von der Umsatzsteuer oder von ähnlichen indirekten Steuern. Die Steuerbefreiung kann durch eine Erstattung erfolgen.

and used for the purposes of its business by any such airline. The tax exemption may take the form of a refund.

Artikel 9

Überweisung von Einkünften

Jede Vertragspartei gewährt den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, die von diesen Unternehmen im Zusammenhang mit der Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Post und Fracht in ihrem Hoheitsgebiet erzielten Überschüsse der Einkünfte gegenüber den Ausgaben ohne Beschränkung in einer harten konvertierbaren Währung zum amtlichen Wechselkurs zu überweisen.

Article 9

Transfer of Earnings

Either Contracting Party shall grant to the designated airlines of the other Contracting Party the right of transfer without restrictions, in a hard convertible currency, at the official rate of exchange, of the excess of receipts over expenditure achieved by such airlines in its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, mail and cargo.

Artikel 10

Grundsätze für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs

(1) Jedem bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 3 festgelegten Linien zu betreiben.

(2) Beim Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 3 festgelegten Linien nimmt jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der von diesen Unternehmen auf den gleichen Linien oder Teilen derselben betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 3 festgelegten Linien dient vor allem dazu, bei Anwendung eines angemessenen Ladefaktors ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage einschließlich saisonaler Schwankungen, nach und von den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien entspricht, welche die Unternehmen bezeichnet haben. Das Recht dieser Unternehmen – falls ein solches besteht –, Beförderungen zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer nach Artikel 2 Absatz 3 festgelegten Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, wird im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

- a) an die Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmen bezeichnet hat,
- b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs und
- c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebs der Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

(4) 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.

(5) Erforderlichenfalls sollen sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bemühen, eine zufriedenstellende Regelung des Ladefaktors, des Beförderungsangebots und der Frequenzen zu erreichen.

(6) Können die Vertragsparteien bei nochmaliger Prüfung keine Einigung in Bezug auf das Beförderungsangebot für den vereinbarten Fluglinienverkehr erzielen, so darf das Beförderungsangebot, das von den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien bereitgestellt werden kann, das vorher vereinbarte Gesamtangebot, einschließlich saisonaler Schwankungen, nicht übersteigen.

Article 10

Principles Governing the Operation of the Agreed Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for any designated airline of each Contracting Party to operate air services on the routes specified in accordance with Article 2 (3) of this Agreement.

(2) In the operation of international air services on the routes specified in accordance with Article 2 (3) of this Agreement, any designated airline of either Contracting Party shall take account of the interests of any designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline operates over the same routes or parts thereof.

(3) The international air services on the routes specified in accordance with Article 2 (3) of this Agreement shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity commensurate with the foreseeable traffic demand, including seasonal variations, to and from the territories of the Contracting Parties designating the airlines. The right – if any – of such airlines to carry traffic between points on a route specified in accordance with Article 2 (3) of this Agreement which are located in the territory of the other Contracting Party and points in third countries shall be exercised, in the interests of an orderly development of international air transport, in such a way that capacity is related to:

- (a) the traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airlines;
- (b) the traffic demand existing in the areas through which the air services pass; taking account of local and regional air services; and
- (c) the requirements of an economical operation of through traffic routes.

(4) To ensure fair and equal treatment of any designated airline, the frequency of services, the types of aircraft to be used with regard to capacity, as well as the flight schedules shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(5) The aeronautical authorities of the Contracting Parties should, if necessary, endeavour to reach a satisfactory arrangement regarding load factors, transport capacity and frequencies.

(6) If, on review, the Contracting Parties fail to agree on the capacity to be provided on the agreed services, the capacity that may be provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall not exceed the total capacity, including seasonal variations, previously agreed to be provided.

Artikel 11**Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken**

(1) Jede Vertragspartei verpflichtet ihre bezeichneten Unternehmen, den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens einen Monat vor Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 3 festgelegten Linien die Art der Dienste, die vorgesehenen Luftfahrzeugmuster und die Flugpläne mitzuteilen. Diese Verpflichtung gilt auch für spätere Änderungen.

(2) Jede Vertragspartei stellt durch ihre Luftfahrtbehörde der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der bezeichneten Unternehmen zur Verfügung, die vernünftigerweise angefordert werden können, um das von jedem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei auf den nach Artikel 2 Absatz 3 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 12**Gewerbliche Tätigkeiten**

(1) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet Niederlassungen sowie Fachkräfte für den technischen, geschäftlichen und betrieblichen Bereich sowie andere Fachkräfte zu unterhalten, soweit sie vernünftigerweise zur Bereitstellung des vereinbarten Linienverkehrs 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 nach Absatz 1 beschäftigte Personal ist auf der Grundlage der Gegenseitigkeit von der Verpflichtung befreit, eine Arbeitserlaubnis zu besitzen.

(3) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht der Selbstabfertigung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post für die bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei. Dieses Recht schließt den den Flughäfen vorbehaltenen Bereich der luftseitigen Bodenverkehrsdienste, zum Beispiel die Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge, nicht ein.

(4) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, seine Beförderungsleistungen auf eigenen Beförderungsdokumenten unmittelbar in eigenen Verkaufsräumen sowie durch seine Agenten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei an jeden Kunden in jeder Währung zu verkaufen.

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 Tokyo 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 Übereinkom-

Article 11**Communication of Operating Information and Statistics**

(1) Each Contracting Party shall oblige its designated airlines to communicate to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least one month prior to the initiation of air services on the routes specified in accordance with Article 2 (3) of this Agreement the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. This obligation shall likewise apply to later changes.

(2) Either Contracting Party shall through its aeronautical authorities furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statistical data of the designated airlines as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by any designated airline of the first Contracting Party on the routes specified in accordance with Article 2 (3) of this Agreement. Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried and the origins and destinations of such traffic.

Article 12**Commercial Activities**

(1) Each Contracting Party grants, on a reciprocal basis, to any designated airline of the other Contracting Party the right to maintain in its territory such offices and specialists in the technical, managerial and operational fields as well as such other specialists as may reasonably be required for the provision of the agreed services.

(2) The establishment of the offices and the employment of the personnel referred to in paragraph 1 above shall be subject to the laws and regulations of the Contracting Party concerned, such as the laws and regulations relating to the admission of foreigners and their stay in the territory of the Contracting Party concerned. The personnel employed according to paragraph 1 above shall, on a reciprocal basis, be exempt from the requirement to hold a work permit.

(3) Each Contracting Party grants, on a reciprocal basis, to any designated airline of the other Contracting Party the right of self-handling of passengers, baggage, cargo and mail for the designated airlines of the other Contracting Party. This right does not include air-side ground handling services i.e. aircraft ground handling, which remain the prerogative of the airport operators.

(4) Each Contracting Party grants to any designated airline of the other Contracting Party the right to sell its transport services on its own transport documents directly in its own sales offices and through its agents in the territory of the other Contracting Party to any customer in any currency.

Article 13**Aviation Security**

(1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression

men zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt und dem am 24. Februar 1988 in 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 vordringlichen 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 Hauptsitz 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 Einsteigen 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 Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf dieses Monats vorläufige Maßnahmen treffen.

of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, Done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988.

(2) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other acts of unlawful interference against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

(3) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other acts of unlawful interference against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall, in mutual consultation, assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate as rapidly as commensurate with minimum risk to life such incident or threat thereof.

(4) Each Contracting Party shall take measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect the lives of its crew and passengers. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

(5) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

(6) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 5 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to screen passengers, crew and carry-on items and to carry out appropriate security checks on baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall look favourably on any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(7) Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the former Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within one month of the date of such request shall constitute grounds for withholding, revoking, limiting or imposing conditions on the operating authorization of an airline or airlines of the former Contracting Party. If required by a serious emergency, either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of the month.

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.

Artikel 15**Meinungsaustausch und Konsultationen**

(1) 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.

(2) Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans oder von Auslegungsfragen kann eine Vertragspartei jederzeit Konsultationen oder Verhandlungen beantragen. Dies gilt auch für Erörterungen über die Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Absatz 1 kein zufriedenstellendes Ergebnis erbracht hat. Die Konsultationen oder Verhandlungen beginnen innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

Artikel 16**Beilegung von Streitigkeiten**

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 15 beigelegt werden kann, können die Vertragsparteien vereinbaren, die Streitigkeit einer befugten Person zur Vermittlung zu unterbreiten. Wird keine Beilegung erreicht, so wird die Streitigkeit auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Vorsitzenden einigen, der von den Regierungen der Vertragsparteien bestellt wird. 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

Article 14**Immigration and Control of Travel Documents**

(1) Upon the request of either Contracting Party the other Contracting Party shall permit the airlines which exercise air traffic rights in both countries to take measures to ensure that only passengers with the travel documents required for entry into or transit through the requesting State are carried.

(2) Either Contracting Party shall accept for examination a person being returned from his point of disembarkation after having been found inadmissible if this person previously stayed in its territory before embarkation, other than in direct transit. A Contracting Party shall not return such a person to the country where he was earlier found to be inadmissible.

(3) This provision is not intended to prevent public authorities from further examining a returned inadmissible person to determine his eventual acceptability in the State or from making arrangements for his transfer, removal or deportation to a State of which he is a national or where he is otherwise acceptable. Where a person who has been found to be inadmissible has lost or destroyed his travel documents, a Contracting Party shall accept instead a document attesting to the circumstances of embarkation and arrival issued by the public authorities of the Contracting Party where the person was found to be inadmissible.

Article 15**Exchange of Views and Consultations**

(1) Exchanges of views shall take place as needed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in order to achieve close cooperation and agreement in all matters pertaining to the application of this Agreement.

(2) Consultations or negotiations may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of discussing amendments to this Agreement or to the Route Schedule or questions relating to interpretation. The same applies to discussions concerning the application of this Agreement if either Contracting Party considers that an exchange of views within the meaning of paragraph 1 above has not produced any satisfactory results. Such consultations or negotiations shall begin within two months of the date of receipt by the other Contracting Party of any such request.

Article 16**Settlement of Disputes**

(1) Where any disagreement concerning the interpretation or application of this Agreement cannot be settled in accordance with Article 15 of this Agreement, the Contracting Parties may agree to refer the dispute to a competent person for mediation. If settlement is not reached the dispute shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of either Contracting Party.

(2) Such arbitral tribunal shall be constituted ad hoc as follows: each Contracting Party shall appoint one member, and these two members shall agree upon a national of a third State as their chairman to be appointed by the Governments of the Contracting Parties. Such members shall be appointed within two months, and such chairman within three months of the date on which either Contracting Party has informed the other Contracting Party of its intention to submit the dispute to an arbitral tribunal.

(3) If the periods specified in paragraph 2 above have not been observed, either Contracting Party may, in the absence of any other relevant arrangement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessa-

vorzunehmen. Die von dem Präsidenten zu ernennenden Schiedsrichter dürfen weder Staatsangehörige einer der Vertragsparteien sein noch dort ihren ständigen Aufenthalt haben.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für die Vertragsparteien bindend.

(5) Jede Vertragspartei trägt die Kosten des Honorars und der Aufwendungen seines nach Absatz 2 oder 3 ernannten Schiedsrichters. Das Honorar und die Aufwendungen des dritten Schiedsrichters sowie die Ausgaben des Gerichts, deren Art und Obergrenzen vorher von den Vertragsparteien zu vereinbaren sind, werden zu gleichen Teilen zwischen den Vertragsparteien aufgeteilt und von ihnen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel 17

Änderungen

Dieses Abkommen kann nach dem in Artikel 15 Absatz 2 und Artikel 21 genannten Verfahren geändert werden.

Artikel 18

Mehrseitige Luftverkehrsübereinkommen

Tritt ein für beide Vertragsparteien verbindliches mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen zur Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen beendet, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 15 statt.

Artikel 19

Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

Dieses Abkommen und jede Änderung desselben wird der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung übermittelt.

Artikel 20

Frühere Abkommen

Dieses Abkommen tritt an die Stelle jedes etwa zwischen den Vertragsparteien in Kraft befindlichen Abkommens betreffend den Fluglinienverkehr zwischen ihren jeweiligen Hoheitsgebieten und darüber hinaus.

Artikel 21

Inkrafttreten

Dieses Abkommen und jede Änderung desselben tritt am dreißigsten Tag nach dem Tag in Kraft, an dem die Regierungen der Vertragsparteien einander notifiziert haben, daß die erforderlichen innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Abkommens erfüllt sind.

Artikel 22

Geltungsdauer, Kündigung

(1) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

(2) Ungeachtet der Bestimmung in Absatz 1 kann eine Vertragspartei die andere Vertragspartei jederzeit auf diplomatischem Weg schriftlich von ihrer Absicht 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

ry appointments. The arbitrators appointed by the said President shall not be nationals or permanent residents of either Contracting Party.

(4) The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on the Contracting Parties.

(5) Each Contracting Party shall meet the cost of remuneration and the expenses of its arbitrator appointed in accordance with paragraph 2 or 3 above. The remuneration and the expenses of the third arbitrator and the expenses of the tribunal, the nature and limits of which shall be agreed beforehand by the Contracting Parties, shall be shared equally between and shall be met by the Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Article 17

Amendments

This Agreement may be amended following the procedure in accordance with Article 15 paragraph 2 and Article 21 of this Agreement.

Article 18

Multilateral Air Transport Conventions or Agreements

In the event of any multilateral air transport convention or agreement which are binding on both Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention or agreement shall prevail. Any discussions with a view to determining the extent to which this Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention or agreement shall take place in accordance with Article 15 of this Agreement.

Article 19

Registration with the International Civil Aviation Organization

This Agreement and any amendment thereto shall be communicated to the International Civil Aviation Organization for registration.

Article 20

Previous Agreements

This Agreement supersedes any agreement in force between the Contracting Parties in relation to air services between and beyond their respective territories.

Article 21

Entry into Force

This Agreement and any amendment thereto shall enter into force on the thirtieth day from the date on which the Governments of the Contracting Parties have notified each other that the constitutional requirements for the entry into force of this Agreement have been fulfilled.

Article 22

Duration, Termination

(1) This Agreement shall be concluded for an unlimited period.

(2) Notwithstanding the provision in paragraph 1 above either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its intention to terminate this Agreement; such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after

anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern nicht die Kündigung vor Ablauf dieser Zeit im gegenseitigen Einvernehmen 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.

the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Geschehen zu Windhuk am 15. November 1995 in zwei Urschriften, jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Done at Windhoek on 15. November 1995 in duplicate in the German and English languages, both texts being equally authentic.

Für die Bundesrepublik Deutschland
For the Federal Republic of Germany
Hanns Schumacher

Für die Republik Namibia
For the Republic of Namibia
Oskar Plichta

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 15. November 1995 in Windhuk unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Namibia.

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 gewährten Freiheitsrechte der Zivilluftfahrt in den Beziehungen zwischen den Vertragsparteien und das Verfahren für die Durchführung des Linienverkehrs für die bezeichneten Unternehmen aufgrund besonderer Umstände (z. B. bewaffneter Konflikt, schwere politische Unruhen) fest.

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

Artikel 5 verpflichtet die Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmen zur Einhaltung der relevanten innerstaatlichen Rechtsvorschriften für den Ein- und Ausflug sowie während des Aufenthalts.

Artikel 6 verbürgt die gegenseitige Anerkennung von Lufttüchtigkeitszeugnissen, Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen.

Artikel 7 sichert Inländerbehandlung zu bei den im Zusammenhang mit der Benutzung der Flughäfen anfallenden Gebühren.

Artikel 8 gewährt auf der Basis der Gegenseitigkeit weitgehende Befreiung von Zöllen, Kontrollgebühren und anderen ähnlichen nationalen oder lokalen Zöllen sowie von Abgaben für verwendete Luftfahrzeuge einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle oder anderen verbrauchbaren technischen Vorräte in den Tanks oder anderen Behältnissen im Luftfahrzeug, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte sowie für Werbematerial und Beförderungsdokumente. Er sichert darüber hinaus auf der Basis der Gegenseitigkeit Vergünstigungen auf dem Gebiet der Umsatzsteuer oder einer ähnlich ausgestalteten indirekten Steuer zu.

Artikel 9 regelt das Recht auf freien Gewinntransfer.

Artikel 10 soll ein zufriedenstellendes Beförderungsangebot sicherstellen. Ausgegangen wird vom Prinzip der beiderseitigen Genehmigung insbesondere hinsichtlich der Frequenz der Flugdienste, der Kapazität sowie der Flugpläne.

Artikel 11 verpflichtet zur Übermittlung von Betriebsangaben und zum Austausch der Statistiken.

Artikel 12 regelt das Niederlassungsrecht der bezeichneten Luftfahrtunternehmen, das Recht der Selbstabfertigung und das Recht des freien Verkaufs der Beförderungsdienste.

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 und 16 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.

Die Artikel 17 bis 22 enthalten 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.

27.09.96

Stellungnahme

des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 15. November 1995 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Namibia über den Luftverkehr

Der Bundesrat hat in seiner 702. Sitzung am 27. September 1996 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.