

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 5. September 1996 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung von Macau 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 Macaus zwischen beiden Vertragsparteien 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 Befugnis Macaus zum Abschluß eines Luftverkehrsabkommens mit der Bundesrepublik Deutschland beruht auf einer Gemeinsamen Erklärung der Regierung der Volksrepublik China und der Regierung der Republik Portugal. Die Gemeinsame Chinesisch-Portugiesische Verbindungsgruppe hatte am 25. Juni 1993 vereinbart, daß die zuständige souveräne Institution der Republik Portugal Macau ermächtigt, mit ausländischen Regierungen vor dem 20. Dezember 1999 selbst Luftverkehrsabkommen abzuschließen.

Unter Berücksichtigung der praktischen Notwendigkeit, daß das Luftverkehrsabkommen mit der Bundesrepublik Deutschland über den 20. Dezember 1999 hinaus Gültigkeit behält, wurde das Abkommen am 5. September 1996 erst unterzeichnet, nachdem die chinesische Regierung seinem Wortlaut zugestimmt hatte.

Fristablauf: 09. 02. 98

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

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

C. Alternativen

Vertragsloser Zustand mit nicht gesicherten Verkehrsrechten.

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

Es entstehen keine Kosten.

E. Sonstige Kosten

Kosten entstehen durch das Gesetz weder bei Wirtschaftsunternehmen, insbesondere nicht bei mittelständischen Unternehmen, noch bei sozialen Sicherungssystemen.

Das Gesetz 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.

29. 12. 97

VP

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes
zu dem Abkommen vom 5. September 1996
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung von Macau
über den Luftverkehr

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
031 (323) – 900 01 – De 67/97

Bonn, den 29. Dezember 1997

An den
Präsidenten des Bundesrates

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

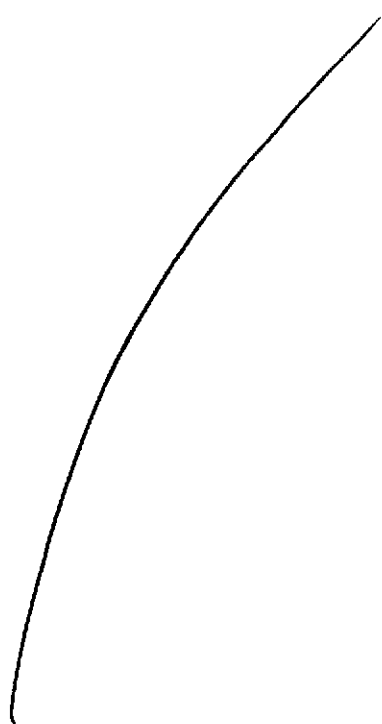
Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 5. September 1996 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung von Macau über den Luftverkehr

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Dr. Helmut Kohl

Fristablauf: 09. 02. 98



-4-

Entwurf

Gesetz
zu dem Abkommen vom 5. September 1996
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung von Macau
über den Luftverkehr

Vom

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

Artikel 1

Dem in Bonn am 5. September 1996 unterzeichneten Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung von Macau über den Luftverkehr sowie der in Nummer 8 des Memorandum of Consultations vom 11. August 1994 über die Verhandlungen über den Abschluß eines Luftverkehrsabkommens zwischen Delegationen der Bundesrepublik Deutschland und Macaus getroffenen Vereinbarung wird zugestimmt. Das Abkommen und die getroffene Vereinbarung werden 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 19 Abs. 1 und die getroffene Vereinbarung in Kraft treten, 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 7 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 19 Abs. 1 und die getroffene Vereinbarung in Kraft treten, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

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

Das Gesetz 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 Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung von Macau
über den Luftverkehr**

**Air Transport Agreement
between the Government of the Federal Republic of Germany
and the Government of Macau**

Inhaltsübersicht

Präambel	
Artikel 1	Begriffsbestimmungen
Artikel 2	Bestimmungen des Abkommens von Chicago, die auf den internationalen Fluglinienverkehr anwendbar sind
Artikel 3	Gewährung von Verkehrsrechten
Artikel 4	Bezeichnung und Betriebsgenehmigung
Artikel 5	Widerruf, Aussetzung oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung
Artikel 6	Gleichbehandlung bei den Gebühren
Artikel 7	Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben
Artikel 8	Transfer von Einkünften
Artikel 9	Grundsätze für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs
Artikel 10	Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken
Artikel 11	Tarife
Artikel 12	Gewerbliche Tätigkeiten
Artikel 13	Luftsicherheit
Artikel 14	Einreise und Kontrolle der Reisedokumente
Artikel 15	Meinungsaustausch
Artikel 16	Konsultationen
Artikel 17	Beilegung von Streitigkeiten
Artikel 18	Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation
Artikel 19	Inkrafttreten, Geltungsdauer
Artikel 20	Kündigung

Contents

Preamble	
Article 1	Definitions
Article 2	Provisions of the Chicago Convention Applicable to International Air Services
Article 3	Grant of Traffic Rights
Article 4	Designation and Operating Authorization
Article 5	Revocation, Suspension or Limitation of Operating Authorization
Article 6	Non-discrimination in respect of Charges
Article 7	Exemption from Customs Duties and other Charges
Article 8	Transfer of Earnings
Article 9	Principles Governing the Operation of Agreed Services
Article 10	Communication of Operating Information and Statistics
Article 11	Tariffs
Article 12	Commercial Activities
Article 13	Aviation Security
Article 14	Immigration and Control of Travel Documents
Article 15	Exchange of Views
Article 16	Consultations
Article 17	Settlement of Disputes
Article 18	Registration with the International Civil Aviation Organization
Article 19	Entry into Force, Duration
Article 20	Termination

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und

die Regierung von Macau,
von der zuständigen souveränen Institution
der Portugiesischen Republik gehörig befugt
und mit Zustimmung der Regierung der Volksrepublik China –

in dem Wunsch, ein Abkommen über die Einrichtung und den Betrieb des Fluglinienverkehrs zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus zu schließen,

in dem Wunsch, das höchste Maß an Flugsicherheit und Luftsicherheit im internationalen Luftverkehr zu gewährleisten –

sind wie folgt übereingekommen:

**Artikel 1
Begriffsbestimmungen**

(1) Im Sinne dieses Abkommens haben, soweit sich aus dessen Wortlaut nichts anderes ergibt, die nachstehenden Begriffe folgende Bedeutung:

- a) „Luftfahrtbehörde“ bedeutet in Bezug auf die Bundesrepublik Deutschland das Bundesministerium für Verkehr, in Bezug

The Government of the Federal Republic of Germany
and

the Government of Macau,
duly authorized by the competent sovereign institution
of the Portuguese Republic and with the consent
of the Government of the People's Republic of China,

Desiring to conclude an agreement concerning the establishment and operation of air services between and beyond their respective areas,

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport,

Have agreed as follows:

**Article 1
Definitions**

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

- (a) the term “aeronautical authorities” means in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Ministry of Trans-

auf Macau die Zivilluftfahrtbehörde oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Wahrnehmung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;

b) „bezeichnetes Unternehmen“ bedeutet jedes Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 4 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 3 Absatz 2 festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll;

c) „Gebiet“ hat in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland die in Artikel 2 des in Artikel 2 dieses Abkommens bezeichneten Abkommens von Chicago für den Begriff „Hoheitsgebiet“ festgelegte Bedeutung und umfaßt in bezug auf Macau die Halbinsel Macau und die Inseln Taipa und Coloane.

(2) Die Begriffe „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“ und „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ haben für die Anwendung dieses Abkommens die in Artikel 96 des Abkommens von Chicago 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.

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.

Artikel 2

Bestimmungen des Abkommens von Chicago, die auf den internationalen Fluglinienverkehr anwendbar sind

Bei der Durchführung dieses Abkommens verfahren die Vertragsparteien in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, einschließlich der Anhänge und aller Änderungen des Abkommens von Chicago oder seiner Anhänge, soweit diese Bestimmungen auf den internationalen Fluglinienverkehr anwendbar sind.

Artikel 3

Gewährung von Verkehrsrechten

(1) Eine Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen das Recht,

a) ihr Gebiet ohne Landung zu überfliegen;

b) in ihrem Gebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;

c) in ihrem Gebiet an den genannten Punkten auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien zu landen, um Fluggäste,

port; in the case of Macau, the Civil Aviation Authority; or in both cases any other person or agency authorized to perform the functions incumbent upon the said authorities;

(b) the term “designated airline” means any airline that either Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with Article 4 of this Agreement as being an airline which is to operate international air services on the routes specified in conformity with Article 3 (2) of this Agreement;

(c) the term “area” in relation to the Federal Republic of Germany has the meaning assigned to “Territory” in Article 2 of the Chicago Convention referred to in Article 2 of this Agreement and in relation to Macau includes the Peninsula of Macau and the Taipa and Coloane Islands.

(2) The terms “air service”, “international air service” and “stop for non-traffic purposes” have, for the purposes of this Agreement, the meaning laid down in Article 96 of the Chicago Convention.

(3) The term “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.

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.

Article 2

Provisions of the Chicago Convention Applicable to International Air Services

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, including the Annexes and any amendments to the Convention or to its Annexes, insofar as these provisions are applicable to international air services.

Article 3

Grant of Traffic Rights

(1) Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party for the purpose of operating international air services by designated airlines the right:

(a) to fly across its area without landing;

(b) to land in its area for non-traffic purposes; and

(c) to land in its area at the points named on the routes specified in accordance with paragraph 2 below in order to take on or

Gepäck, Fracht und Post gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

(2) Die Linien, auf denen die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien internationalen Fluglinienverkehr betreiben können, werden von der betreffenden Luftfahrtbehörde gebilligt und in einem Fluglinienplan durch Briefwechsel festgelegt.

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

Artikel 4

Bezeichnung und Betriebsgenehmigung

(1) Jede Vertragspartei hat das Recht, gegenüber der anderen Vertragspartei schriftlich ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen zum Zweck der Durchführung des vereinbarten Linienverkehrs auf den festgelegten Linien zu bezeichnen und derartige Bezeichnungen zurückzuziehen oder zu ändern.

(2) Bei Erhalt einer derartigen Bezeichnung erteilt die andere Vertragspartei vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 dem oder den bezeichneten Unternehmen unverzüglich die entsprechenden Betriebsgenehmigungen.

(3) Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei kann von jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, die Bedingungen zu erfüllen, die nach den von dieser Behörde üblicher- und vernünftigerweise auf den Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs angewendeten Gesetzen und sonstigen Vorschriften vorgeschrieben sind.

(4) Jede Vertragspartei hat das Recht, die Erteilung der in Absatz 2 bezeichneten Betriebsgenehmigungen abzulehnen oder die Ausübung der in Artikel 3 Absatz 2 festgelegten Rechte durch ein bezeichnetes Unternehmen mit von ihr als notwendig erachteten Auflagen zu versehen, wenn ihr nicht der Nachweis erbracht wird, daß dieses Unternehmen im Gebiet der anderen Vertragspartei eingetragen ist und dort seinen Hauptgeschäftssitz hat.

(5) Sobald ein Unternehmen auf diese Weise bezeichnet worden ist und eine Genehmigung erhalten hat, kann es den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs aufnehmen, vorausgesetzt, es erfüllt die anzuwendenden Bestimmungen dieses Abkommens.

Artikel 5

Widerruf, Aussetzung oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung

Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 4 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen, aussetzen oder durch Auflagen einschränken, 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. Vor dem Widerruf, der Aussetzung 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 6

Gleichbehandlung bei den Gebühren

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

discharge passengers, baggage, cargo and mail on a commercial basis.

(2) The routes over which the designated airlines of the Contracting Parties will be authorized to operate international air services shall be approved by the aeronautical authorities concerned and be specified in a Route Schedule by an exchange of letters.

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

Article 4

Designation and Operating Authorization

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.

(2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 below, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorizations.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities.

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 above or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3 (2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that airline is incorporated and has its principal place of business in the other Contracting Party's area.

(5) When an airline has been so designated and authorized it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 5

Revocation, Suspension or Limitation of Operating Authorization

Either Contracting Party may revoke, suspend, or limit by the imposition of conditions, the authorization granted in accordance with Article 4 (2) of this Agreement in the event of failure by 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. Such revocation, suspension or limitation shall be preceded by consultations as provided for in Article 16 of this Agreement, unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

Article 6

Non-discrimination in respect of Charges

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

Artikel 7**Befreiung von
Zöllen und sonstigen Abgaben**

(1) Die von jedem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Gebiet 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 Gebiet der anderen Vertragspartei verbraucht werden.

(2) Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, die in das Gebiet 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 Gebiet 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 Gebiet der anderen Vertragspartei ebenfalls von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben frei.

(3) Treibstoffe und Schmieröle, die im Gebiet 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 Verbrauchsabgaben.

(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 8**Transfer von Einkünften**

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

Artikel 9**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 3 Absatz 2 festgelegten Linien zu betreiben.

(2) Beim Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 3 Absatz 2 festgelegten Linien nimmt jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rück-

Article 7**Exemption from
Customs Duties and other Charges**

(1) Aircraft operated by any designated airline of either Contracting Party and entering, departing again from, or flying across the area of the other Contracting Party, as well as fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board such aircraft, shall be exempt from customs 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 area of the latter Contracting Party.

(2) Fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores temporarily imported into the area 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 area 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 area of the other Contracting Party, likewise be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above.

(3) Fuel and lubricants taken on board the aircraft of any designated airline of either Contracting Party in the area 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 charges.

(4) Either Contracting Party may keep the goods mentioned in paragraphs 1 to 3 above under customs supervision.

(5) Where no customs duties or other charges are levied on goods mentioned in paragraphs 1 to 3 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, grant relief from turnover tax or similar indirect taxes on goods and services supplied to any airline designated by the other Contracting Party and used for the purposes of its business. The tax relief may take the form of an exemption or a refund.

Article 8**Transfer of Earnings**

Each Contracting Party shall grant to any airline designated by the other Contracting Party the right to remit to its head office at any time, in any way, freely and without restrictions, in any freely convertible currency and at the official rate of exchange, the revenue realized through the sale of air transport services.

Article 9**Principles Governing
the Operation of 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 3 (2) of this Agreement.

(2) In the operation of international air services on the routes specified in accordance with Article 3 (2) of this Agreement, any designated airline of either Contracting Party shall take account of the interests of any designated airline of the other Contracting

sicht, 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 3 Absatz 2 festgelegten Linien dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Gebiet der Vertragspartei entspricht, welche die Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieser Unternehmen, Beförderungen zwischen den im Gebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer nach Artikel 3 Absatz 2 festgelegten Linie und Punkten im Hoheitsgebiet Dritter (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 Gebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmen bezeichnet hat,
- b) an die in den durchflogenen geographischen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs,
- 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 Beförderungsangebots und der Frequenzen zu erreichen.

Artikel 10

Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken

(1) Jedes bezeichnete Unternehmen teilt den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens einen Monat vor Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 3 Absatz 2 festgelegten Linien und vor Beginn jeder folgenden Flugplanperiode die Art der Dienste, die vorgesehenen Luftfahrzeugmuster und die Flugpläne mit. Kurzfristige Änderungen sind unverzüglich mitzuteilen.

(2) Die Luftfahrtbehörde der einen Vertragspartei stellt 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 ersten genannten Vertragspartei auf den nach Artikel 3 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 11

Tarife

(1) Die Tarife, die von einem bezeichneten Unternehmen bei der Beförderung von Fluggästen, die vom Gebiet einer der beiden Vertragsparteien ausgeht, auf den nach Artikel 3 Absatz 2 festgelegten Linien zwischen ihren Gebieten für einen Hin- oder einen Hin- und Rückflug berechnet werden, unterliegen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde der Vertragspartei, in deren Gebiet der Ausgangspunkt der Beförderung (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.

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 3 (2) of this Agreement shall have as their primary objective the provision of capacity commensurate with the foreseeable traffic demand to and from the area of the Contracting Party designating the airlines. The right of such airlines to carry traffic between points of a route specified in accordance with Article 3 (2) of this Agreement which are located in the area of the other Contracting Party and points in the territory of third parties (countries or territories) 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 area of the Contracting Party designating the airlines;
- (b) the traffic demand existing in the geographical areas through which the air services pass, taking account of local and regional air services;
- (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 transport capacity and frequencies.

Article 10

Communication of Operating Information and Statistics

(1) Each designated airline shall 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 3 (2) of this Agreement and before the start of each following flight plan period the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. Short-term changes are to be notified immediately.

(2) The aeronautical authorities of either Contracting Party shall 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 3 (2) 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 11

Tariffs

(1) The tariffs to be charged by a designated airline for one-way or round-trip passenger carriage which commences in the area of either Contracting Party, on the routes between their areas specified in accordance with Article 3 (2) of this Agreement shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Contracting Party in whose area the point of departure of the carriage (according to the information in the transport documents) is situated.

(2) In their tariffs, the designated airlines shall take into account the cost of operation, a reasonable profit, the prevailing conditions of competition and of the market as well as the interests of transport users. The competent aeronautical authorities may refuse to approve a tariff only, if it does not comply with these criteria.

(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 12

Gewerbliche Tätigkeiten

(1) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht, in ihrem Gebiet Niederlassungen sowie Verwaltungs-, kaufmännisches und technisches Personal zu unterhalten, soweit sie von dem bezeichneten Unternehmen 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 Gebiet der betreffenden Vertragspartei, einzuhalten. Dem in den Niederlassungen nach Absatz 1 beschäftigten Personal wird unabhängig von der Lage und Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt auf Antrag eine Arbeitserlaubnis erteilt.

(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 (Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge) nicht ein. Das Recht der Abfertigung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post für andere Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei wird auf der Grundlage der Meistbegünstigung gewährt.

(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 Gebiet der anderen Vertragspartei an jeden Kunden in jeder Währung zu verkaufen.

Artikel 13

Luftsicherheit

(1) Die Vertragsparteien bekräftigen ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen. Die Vertragsparteien handeln 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 und dem am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommen 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 Flug-

(3) The tariffs shall be submitted by the designated airlines to the aeronautical authorities for approval at least one month prior to the envisaged date of their introduction.

(4) If the aeronautical authorities of either Contracting Party do not consent to a tariff submitted for their approval, they shall inform the airline concerned within twenty-one days after the date of submission of the tariff. In such case, this tariff shall not be applied. The tariff applied up to that time which was to be replaced by the new tariff shall continue to be applied.

Article 12

Commercial Activities

(1) Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, grant to any designated airline of the other Contracting Party the right to maintain in its area such offices and administrative, commercial and technical personnel as are needed by the designated airline.

(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 area of the Contracting Party concerned. Upon request the personnel employed in the offices referred to in paragraph 1 above shall be granted a work permit irrespective of the situation and the development in the labour market.

(3) Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, grant to any designated airline of the other Contracting Party the right of self-handling passengers, baggage, cargo and mail for the designated airlines of the other Contracting Party. This right does not include air-side ground handling services (aircraft ground handling), which remain the prerogative of the airport operators. The right of handling passengers, baggage, cargo and mail for other airlines of the other Contracting Party shall be granted on the basis of most-favoured third-party treatment.

(4) Each Contracting Party shall grant 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 area of the other Contracting Party to any customer in any currency.

Article 13

Aviation Security

(1) The Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference. 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, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

(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

gäste 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 Gebiet 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 Abkommens von Chicago 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 Gebiet haben, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Gebiet 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 Gebiet, den Ausflug aus ihrem Gebiet oder den Aufenthalt in ihrem Gebiet festgelegt wurden. Jede Vertragspartei gewährleistet, daß in ihrem Gebiet 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.

Artikel 14

Einreise und Kontrolle der Reisedokumente

(1) Die Vertragsparteien gestatten den Unternehmen, die in den Gebieten beider Vertragsparteien Luftverkehrsrechte ausüben, die Durchführung von Maßnahmen, die gewährleisten sollen, daß nur Fluggäste mit den für die Einreise in oder die Durchreise durch das Gebiet der jeweiligen Vertragspartei 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 Gebiet 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.

navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall, in mutual consultations, 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 area 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 Chicago 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 area and the operators of airports in their area 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 area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that measures are effectively applied within its area 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 provision 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.

Article 14

Immigration and Control of Travel Documents

(1) The Contracting Parties shall permit the airlines which exercise air traffic rights in the areas of both Parties to take measures to ensure that only passengers with the travel documents required for entry into or transit through the area of the Party concerned 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 area 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) Diese Bestimmung hindert die Behörden nicht daran, eine zurückgewiesene, nicht einreiseberechtigte Person einer weiteren Überprüfung zu unterziehen, um festzustellen, ob sie schließlich in dem Gebiet der Vertragspartei aufgenommen werden kann, oder um Vorkehrungen für ihre Weiterbeförderung, Entfernung oder Abschiebung in das Hoheitsgebiet eines dritten Staates, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzt oder in dem sie ansässig ist 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

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 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.

Artikel 17

Beilegung von Streitigkeiten

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 16 beigelegt werden kann, wird sie 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 vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit der Bundesrepublik Deutschland oder der Volksrepublik China oder ist er in Macau ansässig 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.

(3) This provision is not intended to prevent public authorities from further examining a returned inadmissible person to determine his eventual acceptability in the area of the Contracting Party or make arrangements for his transfer, removal or deportation to the territory of a third party (country or territory) of which he is a national or citizen or resident 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

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.

Article 16

Consultations

Consultations 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 Article 15 of this Agreement has not produced any satisfactory results. Such consultations shall begin within two months of the date of receipt by the other Contracting Party of any such request.

Article 17

Settlement of Disputes

(1) Where any disagreement concerning the interpretation or application of this Agreement cannot be settled in accordance with Article 16 of this Agreement, it 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 party (country or territory) 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 disagreement 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 necessary appointments. If the President is a national of the Federal Republic of Germany or of the People's Republic of China or a resident of Macau or if he is otherwise prevented from discharging this function, the Vice-president deputizing for him should make the necessary appointments.

(4) The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on the Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Artikel 18**Registrierung bei der
Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation**

Dieses Abkommen, jede Änderung desselben und jeder Briefwechsel nach Artikel 3 Absatz 2 werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert.

Artikel 19**Inkrafttreten, Geltungsdauer**

(1) Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Tag in Kraft, an dem die Vertragsparteien einander schriftlich mitgeteilt haben, daß die für das Inkrafttreten des Abkommens erforderlichen Verfahren abgeschlossen sind.

(2) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

Artikel 20**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 5. September 1996 in zwei Urschriften, jede in deutscher, portugiesischer, chinesischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung des deutschen, des portugiesischen und des chinesischen Wortlauts ist der englische Wortlaut maßgebend.

Article 18**Registration with the
International Civil Aviation Organization**

This Agreement, any amendment to it and any exchange of letters under Article 3 (2) of this Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 19**Entry Into Force, Duration**

(1) This Agreement shall enter into force one month from the date on which the Contracting Parties have given notice in writing to each other that any procedures necessary for the entry into force of this Agreement have been completed.

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

Article 20**Termination**

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by 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 days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Done at Bonn on 5th September 1996 in duplicate in the German, Portuguese, Chinese and English languages, all four texts being authentic. In case of divergent interpretations of the German, Portuguese and Chinese texts, the English text shall prevail.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
For the Government of the Federal Republic of Germany

Dr. Hans-Friedrich von Ploetz

Für die Regierung von Macau
For the Government of Macau

Vasoo Rocha Vieira

Denkschrift zum Abkommen

I. Allgemeines

Schwerpunkt des deutschen Luftverkehrs ist der internationale Fluglinienverkehr. Er kann nur betrieben werden, wenn die andere Vertragspartei den deutschen Luftfahrtunternehmen entsprechende Verkehrsrechte für den Überflug über ihr Gebiet, den Einflug in ihr Gebiet und den Ausflug aus ihrem Gebiet gewährt.

Nach allgemeinen internationalen Gepflogenheiten werden diese Rechte grundsätzlich in zweiseitigen Luftverkehrsabkommen eingeräumt. Um ein derartiges Abkommen handelt es sich bei dem am 5. September 1996 in Bonn unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Macau.

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.

Die Rechte aus dem Abkommen werden derzeit noch nicht ausgeübt. Das Abkommen bildet jedoch die völkerrechtliche Basis für den Zeitpunkt, zu dem – bei entsprechendem Bedarf – der internationale Fluglinienverkehr zwischen den Vertragsparteien stattfindet.

II. Besonderes

Artikel 1 erläutert die Bedeutung der im Abkommen verwendeten Begriffe.

Artikel 2 verweist auf die Bestimmungen des Chicagoer Abkommens, soweit diese auf dem internationalen Fluglinienverkehr anwendbar sind.

Artikel 3 legt die gewährten Freiheitsrechte der Zivilluftfahrt in den Beziehungen zwischen den Vertragsparteien fest. Kabotagerechte sind ausgeschlossen.

Die Artikel 4 und 5 legen das Verfahren für die Erteilung, die Einschränkung, die Aussetzung oder den Widerruf der Betriebsgenehmigung zur Durchführung des Fluglinienverkehrs fest. Von dem Recht des Widerrufs, der Aussetzung oder der Einschränkung der Betriebsgenehmigung wird nur nach Konsultationen der Vertragsparteien Gebrauch gemacht.

Artikel 6 sichert Inländerbehandlung zu bei den im Zusammenhang mit der Benutzung der Flughäfen anfallenden Gebühren.

Artikel 7 gewährt auf der Basis der Gegenseitigkeit weitgehende Zoll- und Abgabenfreiheit für verwendete Luftfahrzeuge einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, üblichen Ausrü-

stungsgegenstände 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 8 regelt das Recht auf freien Gewinntransfer.

Artikel 9 soll ein zufriedenstellendes Beförderungsangebot sicherstellen. Ausgegangen wird vom Prinzip der beiderseitigen Genehmigung insbesondere hinsichtlich der Frequenz der Flugdienste, der Kapazität sowie der Flugpläne.

Artikel 10 verpflichtet zur Übermittlung von Betriebsangaben und zum Austausch statistischer Unterlagen.

Artikel 11 enthält in Ergänzung zu den in Artikel 9 enthaltenen Grundsätzen nähere Bestimmungen hinsichtlich der Tarifgestaltung.

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 bis 17 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 18 bis 20 enthalten die international üblichen Kündigungs-, Registrierungs- und Inkrafttretensbestimmungen.

Die Bestimmungen, insbesondere in Artikel 1 Abs. 1 Buchstabe b und Abs. 2, Artikel 3 Abs. 1 Buchstabe a und b, Artikel 6, Artikel 13, Artikel 15 ff., werden aufgrund der Nummer 8 des Memorandum of Consultations dahingehend ergänzt, daß sie auch auf den Charterverkehr Anwendung finden, soweit sie mit den Besonderheiten dieses Verkehrs vereinbar sind.

In einem Memorandum of Consultations vom 11. August 1994 haben die Delegationen unter Nummer 8 folgende Vereinbarung im Hinblick auf Artikel 1

Abs. 1 Buchstabe b und Abs. 2, Artikel 3 Abs. 1 Buchstabe a und b, Artikel 6, Artikel 13, Artikel 15 ff. des abgestimmten Luftverkehrsabkommens getroffen:

(Übersetzung)

„8. Both delegations have agreed that the provisions of the Air Transport Agreement in particular Article 1 (1) b), (2), Article 3 (1) a) and b), Article 6, Article 13, Article 15 ff. shall also apply to charter traffic to the extent that they are compatible with the particularities of such traffic.“

„8. Beide Delegationen haben vereinbart, daß die Bestimmungen des Luftverkehrsabkommens, insbesondere in Artikel 1 Abs. 1 Buchstabe b und Absatz 2, Artikel 3 Abs. 1 Buchstabe a und b, Artikel 6, Artikel 13, Artikel 15 ff., insoweit auch auf den Charterverkehr angewendet werden, wie sie mit den Besonderheiten dieses Verkehrs vereinbar sind.“

06.02.98

Stellungnahme

des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 5. September 1996 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung von Macau über den Luftverkehr

Der Bundesrat hat in seiner 721. Sitzung am 6. Februar 1998 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.