Bundesrat **Drucksache 252/98**

27. 03. 98

VP

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 28. August 1997 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Turkmenistan 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 Turkmenistan 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: 08. 05. 98

Druck: Bundesdruckerei GmbH, Zweigniederlassung Bonn 82114073 3. 98
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn
Telefon: (02 28) 3 82 08 40, Telefax: (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0720-2946

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Keine

2. Vollzugsaufwand

Keiner

E. Sonstige Kosten

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

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.

Bundesrat

Drucksache 252/98

27. 03. 98

VP

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 28. August 1997 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Turkmenistan über den Luftverkehr

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
031 (323) – 900 01 – De 73/98

Bonn, den 27. März 1998

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 28. August 1997 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Turkmenistan über den Luftverkehr

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Dr. Helmut Kohl

Fristablauf: 08. 05. 98

Entwurf

Gesetz zu dem Abkommen vom 28. August 1997 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Turkmenistan über den Luftverkehr

Vom

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

Artikel 1

Dem in Bonn am 28. August 1997 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Turkmenistan 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 Abs. 1 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 6 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 Abs. 1 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

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

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

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

Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Turkmenistan über den Luftverkehr

Air Transport Agreement between the Federal Republic of Germany and Turkmenistan

Inhaltsübersicht

Präambel	
Artikel 1	Begriffsbestimmungen
Artikel 2	Gewährung von Verkehrsrechten
Artikel 3	Bezeichnung und Betriebsgenehmigung
Artikel 4	Widerruf oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung
Artikel 5	Gleichbehandlung bei den Gebühren
Artikel 6	Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben
Artikel 7	Transfer von Einkünften
Artikel 8	Grundsätze für den Betrieb des Fluglinienverkehrs
Artikel 9	Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken
Artikel 10	Tarife
Artikel 11	Gewerbliche Tätigkeiten
Artikel 12	Luftverkehrs-Sicherheit
Artikel 13	Abwehr von widerrechtlichen Eingriffen in die Sicherheit der Zivilluftfahrt
Artikel 14	Einreise und Kontrolle der Reisedokumente
Artikel 15	Meinungsaustausch
Artikel 16	Konsultationen
Artikel 17	Beilegung von Streitigkeiten
Artikel 18	Mehrseitige Übereinkommen
Artikel 19	Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation
Artikel 20	Frühere Abkommen
Artikel 21	Inkrafttreten, Geltungsdauer
Artikel 22	Kündigung

Contents

Preamble	
Article 1	Definitions
Article 2	Grant of Traffic Rights
Article 3	Designation and Operating Authorization
Article 4	Revocation or Limitation of Operating Authorization
Article 5	Non-discrimination in respect of Charges
Article 6	Exemption from Customs Duties and other Charges
Article 7	Transfer of Earnings
Article 8	Principles Governing the Operation of Air Services
Article 9	Communication of Operating Information and Statistics
Article 10	Tariffs
Article 11	Commercial Activities
Article 12	Aviation Safety
Article 13	Measures to Counter Unlawful Interference with the Security of Civil Aviation
Article 14	Immigration and Control of Travel Documents
Article 15	Exchange of Views
Article 16	Consultations
Article 17	Settlement of Disputes
Article 18	Multilateral Conventions
Article 19	Registration with the International Civil Aviation Organization
Article 20	Previous Agreements
Article 21	Entry into Force, Duration
Article 22	Termination

Die Bundesrepublik Deutschland

und

Turkmenistan –

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

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

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

(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;

The Federal Republic of Germany

and

Turkmenistan,

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

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

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

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

(a) the term "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 of the Annexes or of the 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) „Luftfahrtbehörde" in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland das Bundesministerium für Verkehr, in bezug auf Turkmenistan die Nationale Zivilluftfahrtbehörde oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Wahrnehmung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;

c) „bezeichnetes Unternehmen" jedes Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll.

(2) Die Begriffe „Hoheitsgebiet", „Fluglinienverkehr", „internationaler Fluglinienverkehr" 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 (d.h. die Beförderung zwischen Punkten in den Hoheitsgebieten von zwei oder mehr Staaten) 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

Gewährung von Verkehrsrechten

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

a) ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen;

b) in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;

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

(2) Die Linien, auf denen die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien internationalen Fluglinienverkehr betreiben können, werden in einem Fluglinienplan durch Notenwechsel festgelegt.

(3) Nach Absatz 1 wird den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei nicht das Recht gewährt, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post auf-

(b) the term "aeronautical authorities" means in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Ministry of Transport; in the case of Turkmenistan, the National Civil Aviation Authority; or in both cases any other person or agency authorized to perform the functions incumbent upon the said authorities;

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

(2) The terms "territory", "air service", "international air service" 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) The term "tariff" means the price to be charged for the international carriage (i.e., carriage between points in the territories of two or more States) 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

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 territory without landing;

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

(c) to land in its territory at the points named on the routes specified in accordance with paragraph 2 below in order to take on or 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 specified in a Route Schedule by an exchange of notes.

(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 territory of the other Contracting Party passengers,

zunehmen und gegen Entgelt an einen anderen Ort innerhalb des Hoheitsgebiets dieser anderen Vertragspartei zu befördern (Kabotage).

(4) Die Gewährung von Verkehrsrechten nach Absatz 1 umfaßt nicht auch die Gewährung des Rechts, Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post zwischen Punkten im Hoheitsgebiet der die Rechte gewährenden Vertragspartei und Punkten im Hoheitsgebiet eines dritten Staates sowie in umgekehrter Richtung zu befördern (5. Freiheit). Rechte der 5. Freiheit werden nur aufgrund besonderer Vereinbarungen zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien gewährt.

Artikel 3

Bezeichnung und Betriebsgenehmigung

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

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

b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem oder den bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, erteilt vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 dieses Artikels und des Artikels 9 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 jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Ausübung der nach Artikel 2 gewährten Rechte verweigern, wenn das Unternehmen auf Verlangen nicht den Nachweis erbringen kann, daß die Mehrheit des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften der anderen Vertragspartei oder dieser selbst zustehen. Wegen der rechtlichen Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Europäischen Gemeinschaft hat Turkmenistan dieses Recht nur dann, wenn ein von der Bundesrepublik Deutschland bezeichnetes Unternehmen auf Verlangen nicht nachweisen kann, daß die Mehrheit des Eigentums an dem Unternehmen bei einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder bei Staatsangehörigen oder Körperschaften solcher Mitgliedstaaten liegt und daß die tatsächliche Kontrolle einem solchen Staat oder seinen Staatsangehörigen oder Körperschaften zusteht.

(5) Eine Vertragspartei kann nach Maßgabe der Absätze 1 bis 4 ein von ihr bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes Unternehmen ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Artikel 4

Widerruf oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung

Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes 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 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.

baggage, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point within the territory of that other Contracting Party (cabotage).

(4) The grant of traffic rights pursuant to paragraph 1 above does not include the grant of the right to carry passengers, baggage, cargo and mail between points in the territory of the Contracting Party granting the rights and points in the territory of a third country or vice versa (fifth freedom). Fifth freedom traffic rights shall only be granted on the basis of special agreements between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

Article 3

Designation and Operating Authorization

(1) The international air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) 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 several airlines in writing; and

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

(2) The Contracting Party granting these rights shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 below as well as Article 9 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 may withhold the exercise of the rights granted under Article 2 of this Agreement from any airline designated by the other Contracting Party, if such airline is not able to prove upon request that the majority ownership and effective control of such airline are vested in nationals or corporations of the other Contracting Party or in that Party itself. In view of the legal obligations of the Federal Republic of Germany to the European Community, however, Turkmenistan is only entitled to do so, if an airline designated by the Federal Republic of Germany is not able to prove upon request that the majority ownership of such airline is vested in a member State of the European Union or in nationals or corporations of such member States, and that effective control is vested in such State or its nationals or corporations.

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

Article 4

Revocation or Limitation of Operating Authorization

Either Contracting Party may revoke, or limit by the imposition of conditions, the authorization granted in accordance with Article 3 (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 fulfill the obligations arising therefrom. Such revocation 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.

Artikel 5

Gleichbehandlung bei den Gebühren

Die Gebühren, die im Hoheitsgebiet 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 eines inländischen Unternehmens in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

Artikel 6

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 wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle und anderen verbrauchbaren technischen Vorräte in den Tanks oder anderen Behältnissen im Luftfahrzeug (z.B. enteisende Flüssigkeit, Hydraulikflüssigkeit, Kühlflüssigkeit usw.), Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben. Das gilt auch für an Bord der Luftfahrzeuge befindliche Waren, die auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei verbraucht werden.

(2) Treibstoffe, Schmieröle 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 und 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 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 7

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.

Article 5

Non-discrimination in respect of Charges

The charges levied in the territory 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 a national airline engaged in similar international air services.

Article 6

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 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 (e.g. de-icing fluid, hydraulic fluid, cooling fluid, etc.), 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 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 the customs 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 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 7

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.

Artikel 8

Grundsätze für den Betrieb des Fluglinienverkehrs

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

(2) Beim Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien nimmt jedes bezeichnete 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 2 festgelegten Linien dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, welche die Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieser Unternehmen, Beförderungen zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer nach Artikel 2 Absatz 2 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,

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 9

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 2 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 erstgenannten Vertragspartei auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen müssen alle Angaben enthalten, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 10

Tarife

(1) Die Tarife, die von einem bezeichneten Unternehmen auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste angewendet werden, bedürfen der Genehmigung durch die Luft-

Article 8

Principles Governing the Operation of Air 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 (2) of this Agreement.

(2) In the operation of international air services on the routes specified in accordance with Article 2 (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 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 (2) of this Agreement shall have as their primary objective the provision of capacity commensurate with the foreseeable traffic demand to and from the territory 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 2 (2) 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;

(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 9

Communication of Operating Information and Statistics

(1) Each designated airline shall communicate to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at the latest one month prior to the initiation of air services on the routes specified in accordance with Article 2 (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 2 (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 10

Tariffs

(1) The tariffs to be charged by a designated airline for passengers on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement shall be subject to approval by the aeronautical

fahrtbehörde der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet der Abgangspunkt der Flugreise (gemäß Angabe in den Beförderungsdokumenten) liegt.

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

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

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

Artikel 11

Gewerbliche Tätigkeiten

(1) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet 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 Hoheitsgebiet der betreffenden Vertragspartei, einzuhalten. Das in den Niederlassungen nach Absatz 1 beschäftigte Personal benötigt jedoch keine Arbeitserlaubnis.

(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 oder andere Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei. Dieses Recht schließt den den Flughäfen vorbehaltenen Bereich der luftseitigen Bodenverkehrsdienste (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 12

Luftverkehrs-Sicherheit

(1) Jede Vertragspartei kann Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei angewendeten Sicherheitsnormen für Luftverkehrseinrichtungen, Flugbesatzungen, Luftfahrzeuge und den Betrieb der bezeichneten Unternehmen verlangen. Stellt eine Vertragspartei nach solchen Konsultationen fest, daß die andere Vertragspartei Sicherheitsnormen und -anforderungen in diesen Bereichen nicht wirksam anwendet und durchführt, die wenigstens den Mindestnormen entsprechen, die nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegt werden können, so werden der anderen Vertragspartei diese Feststellungen sowie die Schritte notifiziert, die zur Erfüllung dieser Mindestnormen als notwendig erachtet werden; die andere Vertragspartei trifft angemessene Abhilfemaßnahmen. Trifft die andere Vertragspartei nicht innerhalb einer angemessenen Frist – auf jeden Fall innerhalb von fünfzehn (15) Tagen – angemessene Maßnahmen, so ist dies ein Grund für die Anwendung des Artikels 4.

authorities of the Contracting Party in whose territory the point of departure of the journey (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) The tariffs shall be submitted by the designated airlines to the aeronautical authorities for approval one month prior to the envisaged date of their introduction at the latest.

(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 11

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 territory 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 territory of the Contracting Party concerned. The personnel employed in the offices according to paragraph 1 above shall not, however, require a work permit.

(3) Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, grant to any designated airline of the other Contracting Party the right of self-handling of passengers, baggage, cargo and mail for the designated or other 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.

(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 territory of the other Contracting Party to any customer in any currency.

Article 12

Aviation Safety

(1) Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards; and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within a reasonable time, and in any case within fifteen (15) days, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

(2) Sind für die Sicherheit des Betriebs eines Unternehmens sofortige Maßnahmen erforderlich, so darf eine Vertragspartei vor Aufnahme von Konsultationen Maßnahmen nach Artikel 4 treffen.

(3) Jede Maßnahme einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit den Absätzen 1 und 2 wird eingestellt, sobald die andere Vertragspartei die Sicherheitsvorschriften dieses Artikels einhält.

Artikel 13

Abwehr von widerrechtlichen Eingriffen in die Sicherheit der Zivilluftfahrt

(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 Übereinkommen 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 Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet haben, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet im Einklang mit diesen Luftsicherheitsvorschriften handeln.

(2) When immediate action is essential to the safety of airline operation, a Contracting Party may take action under Article 4 of this Agreement prior to consultations.

(3) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 1 and 2 above shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the safety provisions of this Article.

Article 13

Measures to Counter Unlawful Interference with the Security of Civil Aviation

(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 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 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 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) 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.

Artikel 14

Einreise und Kontrolle der Reisedokumente

(1) Eine Vertragspartei gestattet in ihrem Hoheitsgebiet den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Durchführung von Maßnahmen, die gewährleisten sollen, daß nur Personen mit den für die Einreise in oder die Durchreise durch das Hoheitsgebiet der anderen 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 Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei aufgehalten hat. Die Vertragsparteien weisen eine solche Person nicht in ein 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

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 Vertrags-

(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.

Article 14

Immigration and Control of Travel Documents

(1) Either Contracting Party shall permit, in its territory, the designated airlines of the other Contracting Party to take measures to ensure that only persons with the travel documents required for entry into or transit through the territory of the other Contracting Party 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 a 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 make 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

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

partei 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 einer der Vertragsparteien oder ist er aus einem anderen Grund verhindert, so soll der Vizepräsident, der ihn vertritt, die Ernennungen vornehmen.

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

Artikel 18

Mehrseitige Übereinkommen

Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines 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 16 statt.

Artikel 19

Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

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

Artikel 20

Frühere Abkommen

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

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 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 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 either Contracting Party 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.

Article 18

Multilateral Conventions

In the event of a general multilateral air transport convention accepted by the Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention 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 shall take place in accordance with Article 16 of this Agreement.

Article 19

Registration with the International Civil Aviation Organization

This Agreement, any amendments to it and any exchange of notes under Article 2 (2) of this Agreement shall be communicated to the International Civil Aviation Organization for registration.

Article 20

Previous Agreements

Upon the entry into force of this Agreement the Air Transport Agreement of 11 November 1971 between the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the Union of Socialist Soviet Republics shall cease to have effect as between the Federal Republic of Germany and Turkmenistan.

Artikel 21

Inkrafttreten, Geltungsdauer

(1) Dieses Abkommen tritt einen Monat 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.

(2) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

Artikel 22

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 28. August 1997 in zwei Urschriften, jede in deutscher, turkmenischer, russischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung des deutschen, des turkmenischen und des russischen Wortlauts ist der englische Wortlaut maßgebend.

Article 21

Entry into Force, Duration

(1) This Agreement shall enter into force one month 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.

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

Article 22

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 28 August 1997 in duplicate in the German, Turkmen, Russian and English languages, all four texts being authentic. In case of divergent interpretations of the German, Turkmen and Russian texts, the English text shall prevail.

Für die Bundesrepublik Deutschland
For the Federal Republic of Germany
Dr. Hans-Friedrich von Ploetz

Für Turkmenistan
For Turkmenistan
Iljas Berdyjew

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 28. August 1997 in Bonn unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Turkmenistan.

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 Bedeutung der im Abkommen verwendeten Begriffe.

Artikel 2 legt die gewährten Freiheitsrechte der Zivilluftfahrt in den Beziehungen zwischen den Vertragsparteien fest. Kabotagerechte sind ausgeschlossen.

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

Artikel 5 sichert Inländerbehandlung zu bei den im Zusammenhang mit der Benutzung der Flughäfen anfallenden Gebühren.

Artikel 6 gewährt auf der Basis der Gegenseitigkeit weitgehende Zoll- und Abgabenfreiheit für verwendete Luftfahrzeuge einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle und 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 7 regelt das Recht auf freien Gewinntransfer.

Artikel 8 soll ein zufriedenstellendes Beförderungsangebot sicherstellen. Ausgegangen wird vom Prinzip der beiderseitigen Genehmigung insbesondere hinsichtlich der Frequenz der Flugdienste, der Kapazität sowie der Flugpläne.

Artikel 9 verpflichtet zur Übermittlung von Betriebsangaben und zum Austausch statistischer Unterlagen.

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

Artikel 11 regelt das Niederlassungsrecht der bezeichneten Luftfahrtunternehmen, das Recht der Selbstabfertigung und das Recht des freien Verkaufs der Beförderungsdienste.

Artikel 12 verlangt von den Vertragsparteien die Anwendung von Sicherheitsnormen für Luftverkehrseinrichtungen, Flugbesatzungen, Luftfahrzeuge sowie für den Betrieb der bezeichneten Unternehmen und legt das Verfahren bei Nichteinhaltung dieser nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen vorgesehenen Mindestnormen fest.

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 22 enthalten die international üblichen Kündigungs-, Registrierungs- und Schlußbestimmungen sowie die Behandlung früherer Abkommen und die Festlegung des Vorrangs eines mehrseitigen Luftverkehrsübereinkommens.

Bundesrat Drucksache **252/98** (Beschluß)

08.05.98

Stellungnahme
des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 28. August 1997 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Turkmenistan über den Luftverkehr

Der Bundesrat hat in seiner 725. Sitzung am 8. Mai 1998 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 1320, 53003 Bonn
Telefon: 0228/3820840, Telefax: 0228/3820844
ISSN 0720-2946