

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 3. Dezember 1997 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Belarus 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 der Republik Belarus 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. 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.

Fristablauf: 30. 04. 99

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Keine

2. Vollzugaufwand

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.

19. 03. 99

Vk

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes
zu dem Abkommen vom 3. Dezember 1997
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Republik Belarus
über den Luftverkehr

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler

032 (323) – 900 01 – De 74/99

Bonn, den 19. März 1999

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 3. Dezember 1997 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Belarus über den Luftverkehr

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Gerhard Schröder

Entwurf

**Gesetz
zu dem Abkommen vom 3. Dezember 1997
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Republik Belarus
über den Luftverkehr**

Vom

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

Artikel 1

Dem in Minsk am 3. Dezember 1997 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Belarus 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 Artikels 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 der Republik Belarus
über den Luftverkehr**

**Пагадненне
паміж Федэратыўнай Рэспублікай Германія
і Рэспублікай Беларусь
аб паветраных зносінах**

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	Übmittlung von Betriebsangaben und Statistiken
Artikel 10	Tarife
Artikel 11	Gewerbliche Tätigkeiten
Artikel 12	Luftverkehrs-Sicherheit
Artikel 13	Luftsicherheit
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

Змест

Прэамбула	
Артыкул 1	Вызначэнні
Артыкул 2	Надаванне правоў перавозак
Артыкул 3	Назначэнне і выдача дазволу на эксплуатацыю
Артыкул 4	Ануляванне або прымяненне абмежаванняў у адносінах да дазволу на эксплуатацыю
Артыкул 5	Адзіны падыход у адносінах да збораў
Артыкул 6	Вызваленне ад мытных пошлін і іншых збораў
Артыкул 7	Перавод даходаў
Артыкул 8	Прынцыпы ажыццяўлення рэгулярных паветраных зносінах
Артыкул 9	Прадастаўленне эксплуатацыйных і статыстычных даных
Артыкул 10	Тарыфы
Артыкул 11	Камерцыйная дзейнасць
Артыкул 12	Бяспека палётаў
Артыкул 13	Авіяцыйная бяспека
Артыкул 14	Уезд і кантроль праязных дакументаў
Артыкул 15	Абмен маркаваннямі
Артыкул 16	Кансультацыі
Артыкул 17	Вырашэнне спрэчак
Артыкул 18	Шматбаковыя канвенцыі
Артыкул 19	Рэгістрацыя ў Міжнароднай арганізацыі грамадзянскай авіяцыі
Артыкул 20	Ранейшыя Пагадненні
Артыкул 21	Уступленне ў сілу, тэрмін дзеяння
Артыкул 22	Скасаванне

Die Bundesrepublik Deutschland
und
die Republik Belarus –

Федэратыўная Рэспубліка Германія
|
Рэспубліка Беларусь,

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

з'яўляючыся ўдзельнікамі Канвенцыі аб міжнароднай грамадзянскай авіяцыі, адкрытай для падпісання ў Чыкага 7 снежня 1944 года,

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

жадаючы заключыць Пагадненне адносна ўсталявання і выканання рэгулярных паветраных зносінах паміж іх тэрыторыямі і па-за іх межамі,

sind wie folgt übereingekommen:

пагадзіліся аб ніжэйпададзеным:

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

Артыкул 1

Вызначэнні

(1) Для мэтаў гэтага Пагаднення, калі ў тэксце не прадугледжана іншае:

а) тэрмін „Канвенцыя“ азначае Канвенцыю аб міжнароднай грамадзянскай авіяцыі, адкрытую для падпісання ў Чыкага 7 снежня 1944 года, і ўключае любы Дадатак,

Artikel 90 angenommenen Anhänge und aller Änderungen der Anhänge oder des Zivilluftfahrt-Abkommens selbst nach dessen Artikeln 90 und 94, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien in Kraft getreten oder von ihnen ratifiziert worden sind;

- b) „Luftfahrtbehörde“ in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland das Bundesministerium für Verkehr, in bezug auf die Republik Belarus das Staatliche Komitee für Luftfahrt 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;
- d) „Vertragsparteien“ die Bundesrepublik Deutschland und die Republik Belarus, die Vertragsparteien dieses Abkommens sind.

(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;

приняты згодна з Артыкулам 90 гэтай Канвенцыі, і любую папраўку да Дадатку або да Канвенцыі, згодна з Артыкуламі 90 і 94 Канвенцыі, калі такія Дадаткі і папраўкі ўступілі ў сілу або былі ратыфікаваны для абодвух Дагаворных Бакоў;

- б) тэрмін „авіяцыйныя ўлады“ азначае ў адносінах да Федэратыўнай Рэспублікі Германія – Федэральнае Міністэрства Транспарту; у адносінах да Рэспублікі Беларусь – Дзяржаўны Камітэт па авіяцыі; або ў абодвух выпадках любую іншую асобу або арганізацыю, упавнаважаных выконваць функцыі, ускладзеныя на памянёныя ўлады;
- в) тэрмін „назначанае авіяпрадпрыемства“ азначае любое авіяпрадпрыемства, якое адзін з Дагаворных Бакоў у адпаведнасці з Артыкулам 3 гэтага Пагаднення назначыў шляхам пісьмовага паведамлення другому Дагаворнаму Боку ў якасці авіяпрадпрыемства, якое будзе ажыццяўляць міжнародныя паветраныя зносіны па маршрутах, устаноўленых згодна з пунктам 2 Артыкула 2 гэтага Пагаднення;
- г) тэрмін „Дагаворныя Бакі“ азначае Федэратыўную Рэспубліку Германія і Рэспубліку Беларусь, якія з’яўляюцца Дагаворнымі Бакамі гэтага Пагаднення.

(2) тэрміны „тэрыторыя“, „паветраныя зносіны“, „міжнародныя паветраныя зносіны“ і „прыпынак з некамерцыйнымі мэтамі“, што выкарыстоўваюцца ў гэтым Пагадненні, маюць значэнні, што дадзены ў Артыкулах 2 і 96 Канвенцыі.

(3) тэрмін „тарыф“ азначае цану, устаноўленую за міжнародную перавозку (мэнавіта, перавозку паміж пунктамі на тэрыторыях дзвюх або больш дзяржаў) пасажыраў, багажу, грузу (выключаючы пошту), і якая ўключае:

- а) любы скразны тарыф або суму ставак за міжнародную перавозку, што прададзена як такая, уключаючы скразныя тарыфы, што пабудаваны з прымяненнем іншых тарыфаў або „add-on“ тарыфаў, якія служаць для разлікаў перавозкі на міжнародных участках або ўнутраных участках, што з’яўляюцца часткай міжнароднай перавозкі;
- б) камісійныя, што спаганяюцца за продаж білетаў на перавозку пасажыраў і іх багажу, або за адпаведны продаж перавозкі груза;
- в) умовы, што рэгламентуюць прымяненне тарыфаў або цэн на перавозку, або спаганне камісійных.

Гэта таксама ўключае:

- г) любыя значныя паслугі, што прадастаўлены ў сувязі з перавозкай;
- д) любыя тарыфы за перавозку на ўнутраным участку, што прададзена як дадатак да міжнароднай перавозкі, якіх не існуе для чыста ўнутраных перавозак і якія не павінны давацца на аднолькавых умовах усім міжнародным перавозчыкам і іх кліентам.

Артыкул 2

Надаванне правоў перавозак

(1) Кожны Дагаворны Бок надае другому Дагаворнаму Боку ў мэтах ажыццяўлення міжнародных паветраных зносінаў назначанымі авіяпрадпрыемствамі права:

- а) пралёту праз яго тэрыторыю без пасадкі;
- б) ажыццяўляць пасадку на яго тэрыторыі з некамерцыйнымі мэтамі; і

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 aufzunehmen 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 dieses 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 Union hat die andere Vertragspartei 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.

в) ажицяўляць пасадку на яго тэрыторыі ў пунктах, указаных для дадзенага маршруту, вызначаных у адпаведнасці з палажэннямі, што выкладзены ніжэй у пункце 2, з мэтай пагрузкі і выгрузкі пасажыраў, багажу, груза і пошты на камерцыйнай падставе.

(2) Маршруты, па якіх назначаныя Дагаворнымі Бакамі авіяпрадпрыемствы будуць улічвацца ажицяўляць міжнародныя павятранныя зносіны, будуць вызначаны ў Табліцы Маршрутаў шляхам абмену нотамі.

(3) Нішто ў пункце 1 гэтага Артыкула не будзе разглядацца як надаванне любому назначанаму авіяпрадпрыемству аднаго Дагаворнага Боку права браць на борт на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку пасажыраў, багаж, груз і пошту, што перавозыцца за ўзнагароджанне і накіроўваюцца ў другі пункт у межах тэрыторыі гэтага другога Дагаворнага Боку (кабатаж).

(4) Надаванне правоў на перавозку ў адпаведнасці з указаным вышэй пунктам 1 не ўключае надаванне права на перавозку пасажыраў, багажу, груза і пошты паміж пунктамі на тэрыторыі Дагаворнага Боку, што надае правы, і пунктамі на тэрыторыі трэцяй краіны або наадварот (пятая свабода). Правы на перавозку з пятай свабодой будуць наданы на падставе спецыяльных пагадненняў паміж авіяцыйнымі ўладамі абодвух Дагаворных Бакоў.

Артыкул 3

Назначэнне і

выдача дазволу на эксплуатацыю

(1) Міжнародныя павятранныя зносіны па маршрутах, вызначаных у адпаведнасці з пунктам 2 Артыкула 2 гэтага Пагаднення, могуць быць пачаты ў любы час, улічваючы што:

- a) Дагаворны Бок, якому былі наданы правы, вызначаныя пунктамі 1 Артыкула 2 гэтага Пагаднення, назначыў шляхам пісьмовага паведамлення адно або некалькі авіяпрадпрыемстваў; і
- b) Дагаворны Бок, што надае такія правы, выдаў назначанаму авіяпрадпрыемству або авіяпрадпрыемствам дазвол на ажицяўленне павятранных зносінаў.

(2) Дагаворны Бок, што надае такія правы, будзе выдаваць безадкладна дазвол на эксплуатацыю ў межах ажицяўлення міжнародных павятранных зносінаў з улікам палажэнняў пунктаў 3 і 4 гэтага Артыкула, а таксама Артыкула 9 гэтага Пагаднення.

(3) Кожны Дагаворны Бок можа патрабаваць ад кожнага назначанага авіяпрадпрыемства другога Дагаворнага Боку прадастаўленне доказаў таго, што яно здольна задавальняць патрабаванням, што прадпісаныя законамі і правіламі першага Дагаворнага Боку, якія рэгулююць выкананне міжнародных павятранных перавозак.

(4) Кожны Дагаворны Бок можа адмовіць любому назначанаму авіяпрадпрыемству другога Дагаворнага Боку ў выкарыстанні правоў, наведзеных паводле Артыкула 2 гэтага Пагаднення, калі гэта авіяпрадпрыемства не можа прадастаўляць па патрабаванню доказы таго, што пераважнае валоданне і сапраўдны кантроль над ім належыць грамадзянам або арганізацыям другога Дагаворнага Боку, або самому Дагаворнаму Боку. Па прычыне прэв'язых абавязальстваў Федэратыўнай Рэспублікі Германія ў адносінах да Еўрапейскага Саюза другі Дагаворны Бок мае гэты права толькі тады, калі назначанае Федэратыўнай Рэспублікай Германія авіяпрадпрыемства не можа даказаць па патрабаванню, што пераважнае валоданне такім авіяпрадпрыемствам належыць дзяржаве-члену Еўрапейскага Саюза, грамадзянам або арганізацыям такіх дзяржаў-членаў Саюза, і сапраўдны кантроль належыць такой дзяржаве, яе грамадзянам або арганізацыям.

(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.

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, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben. Das gilt auch für an Bord der Luftfahrzeuge befindliche Waren, die auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei verbraucht werden.

(2) Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, die in das Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei vorübergehend eingeführt werden, um dort unmittelbar 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 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 und Schmieröle, 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.

(5) Кожны Дагаворны Бок мае права з улікам палажэнняў пунктаў 1-4 гэтага Артыкула замяніць ужо назначанае ім авіяпрадпрыемства іншым авіяпрадпрыемствам. Нованазначанае авіяпрадпрыемства будзе мець тыя ж правы і тыя ж абавязацельствы, што і авіяпрадпрыемства, якое яно замяняе.

Артыкул 4

Ануляванне або прымяненне абмежаванняў у адносінах да дазволу на эксплуатацыю

Кожны Дагаворны Бок можа ануляваць або ўвесці абмежаванні на дазвол, што наданы ў адпаведнасці з пунктам 2 Артыкула 3 гэтага Пагаднення, у выпадку невыканання назначаным авіяпрадпрыемствам законаў або праваў Дагаворнага Боку, што надае правы, або палажэнняў гэтага Пагаднення, або ў выпадку невыканання абавязацельстваў, што вынікаюць з яго. Такому ануляванню дазваляе або ўвядзенню абмежаванняў павінна папярэднічаць правядзенне кансультацый, як гэта вызначана ў Артыкуле 16 гэтага Пагаднення, калі толькі не патрабуецца неадкладнае прыпыненне палётаў або ўвядзенне абмежаванняў з тым, каб выключыць далейшыя парушэнні законаў або праваў.

Артыкул 5

Адзіны падыход у адносінах да збораў

Зборы, што ўстаноўлены на тэрыторыі кожнага з Дагаворных Бакоў за выкарыстанне аэрапортаў або іншага авіяцыйнага абсталявання для абслугоўвання самалётаў любога назначанага авіяпрадпрыемства другога Дагаворнага Боку, не павінны быць вышэй за тыя, якія ўстаноўлены для павятравых суднаў авіяпрадпрыемства першага Дагаворнага Боку, які эксплуатае аналагічныя міжнародныя павятравыя лініі.

Артыкул 6

Вызваленне ад мытных пошлін і іншых збораў

(1) Павятравыя судны, што эксплуатаюцца любым назначаным авіяпрадпрыемствам аднаго Дагаворнага Боку, пры ўваходзе/выхадзе з/на тэрыторыю другога Дагаворнага Боку або пры пралёце яго тэрыторыі, а таксама паліва, змазачныя матэрыялы, запасныя часткі, табельная маёмасць і бартавыя запасы, што знаходзяцца на борце такіх павятравых суднаў, вызваляюцца ад мытных пошлін і іншых збораў, што спяганяюцца пры іх узове, вывазе або транзіце. Гэта таксама прымяняецца да тавараў, што знаходзяцца на борце павятравага судна і выкарыстоўваюцца падчас палёту праз тэрыторыю другога Дагаворнага Боку.

(2) Паліва, змазачныя матэрыялы, бартавыя запасы, табельная маёмасць і запасныя часткі, што часова ўвозяцца на тэрыторыю аднаго Дагаворнага Боку, з тым, каб неадкладна пасля іх узору або пасля захоўвання ўстанавіць на борце або ўзяць на борт павятравых суднаў назначанага авіяпрадпрыемства другога Дагаворнага Боку, або, што іншым чынам зноў вывозяцца з тэрыторыі першага Дагаворнага Боку, вызваляюцца ад мытных пошлін і іншых збораў, якія ўказаны ў пункце 1 гэтага Артыкула. Рэкламныя матэрыялы або перавозачныя дакументы любога назначанага авіяпрадпрыемства аднаго Дагаворнага Боку пры іх узове на тэрыторыю другога Дагаворнага Боку таксама вызваляюцца ад мытных пошлін і іншых збораў, указаных у пункце 1 гэтага Артыкула.

(3) Паліва і змазачныя матэрыялы, што прыняты на борт павятравых суднаў любога назначанага авіяпрадпрыемства аднаго Дагаворнага Боку на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку і выкарыстоўваюцца ў міжнародных павятравых зносінах, вызваляюцца ад мытных пошлін і іншых збораў, указаных у пункце 1 гэтага Артыкула, а таксама ад магчымых спецыяльных падаткаў на спажыванне.

(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 nach Maßgabe der geltenden nationalen Bestimmungen 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 im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erzielten Einkünfte aus eigenen und Agentenverkäufen frei und ohne Beschränkung in jeder frei konvertierbaren Währung zum amtlichen Wechselkurs an seine Hauptniederlassung zu transferieren.

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. Die Anzahl der von den bezeichneten Unternehmen angebotenen Sitzplätze muß abgewogen sein und darf das von den Luftfahrtbehörden beider

(4) Кожны Дагаворны Бок можа паставіць матэрыялы, памянёныя ў пунктах 1-3 гэтага Артыкула, пад кантроль мытных улад.

(5) Матэрыялы, памянёныя ў пунктах 1-3 гэтага Артыкула, вызваленыя ад аплаты мытных пошлін і іншых збораў, не будучь падвяргацца ніякім эканамічным забаронам або абмежаванням, што звычайна прымяняюцца да іх, якія датычаць увозу, вывазу або транзіту гэтых тавараў.

(6) Кожны Дагаворны Бок на ўмовах узаемнасці прадастаўляе вызваленне ад падаткаў з абароту або аналагічных ускосных падаткаў на тавары і паслугі, што пастаўляюцца або прадастаўляюцца любому назначанаму авіяпрадпрыемству другога Дагаворнага Боку і выкарыстоўваюцца для ажыццяўлення яго дзейнасці. Вызваленне ад падаткаў можа быць ажыццяўлена ў выглядзе вызвалення або звароту ў адпаведнасці з дзеючым нацыянальным заканадаўствам.

Артыкул 7

Перавод даходаў

Кожны Дагаворны Бок надае кожнаму назначанаму авіяпрадпрыемству другога Дагаворнага Боку права свабодна і без абмежаванняў пераводзіць у сваю галоўную кантору даходы, што атрыманы ад продажу авіяперавозак на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку і выцякаюць з уласнага продажу і продажу агентамі, у любой свабодна канверсаванай валюце па афіцыйнаму абменнаму курсу.

Артыкул 8

Прынцыпы ажыццяўлення рэгулярных паветраных зносін

(1) Любыя назначаныя авіяпрадпрыемствы кожнага Дагаворнага Боку павінны мець справядлівыя і роўныя магчымасці пры эксплуатацыі авіяліній на маршрутах, вызначаных згодна з пунктам 2 Артыкула 2 гэтага Пагаднення.

(2) Пры эксплуатацыі міжнародных паветраных ліній на маршрутах, што ўстаноўлены ў адпаведнасці з пунктам 2 Артыкула 2 гэтага Пагаднення, любое назначанае авіяпрадпрыемства аднаго Дагаворнага Боку будзе ўлічваць інтарэсы любога назначанага авіяпрадпрыемства другога Дагаворнага Боку, каб не нанесці адпаведна шкоды паветраным перавозкам, што ажыццяўляюцца гэтымі прадпрыемствамі па адных і тых жа маршрутах або іх частцы.

(3) Міжнародныя паветраныя зносіны па маршрутах, што ўстаноўлены ў адпаведнасці з пунктам 2 Артыкула 2, маюць сваёй асноўнай мэтай надаць ёмістасці, якія адпавядалі б мяркуючаму попыту на перавозкі на або з тэрыторыі Дагаворнага Боку, што назначыў авіяпрадпрыемства. Права такога авіяпрадпрыемства на перавозку паміж пунктамі маршрута, вызначанага ў адпаведнасці з пунктам 2 Артыкула 2 гэтага Пагаднення, які размешчаны на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку, і пунктамі трэцяй краіны, павінна адпавядаць агульным прынцыпам развіцця міжнародных паветраных зносін, згодна з якімі ёмістасць будзе залежыць ад:

- a) патрэб у перавозках на/з тэрыторыі Дагаворных Бакоў, што назначылі авіяпрадпрыемствы;
- b) патрэб у перавозках таго рэўну, праз які праходзіць авіялінія, прымаючы да ўвагі мясцовыя і рэгіянальныя авіялініі;
- в) патрэб у эканамічным ажыццяўленні транзітных перавозак.

(4) Дзеля забеспячэння любому назначанаму авіяпрадпрыемству справядлівых і роўных магчымасцей, частата палётаў, тыпы паветраных суднаў з улікам іх ёмістасці, якія будучь эксплуатавацца, а таксама расклад палётаў падлягаюць адабрэнню авіяцыйнымі ўладамі Дагаворных Бакоў. Колькасць прапануемых назначанымі авіяпрадпрыемствамі месцаў павінна быць збалансавана і не павінна перавышаць

Vertragsparteien in einem Notenwechsel festgelegte Verhältnis nicht überschreiten.

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

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

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

(4) Ist die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei mit einem ihr zu 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 Vertrags-

staaten, die für die Ausübung der gewerblichen Tätigkeiten durch die bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei in ihrem Hoheitsgebiet gelten, anzuwenden.

(5) Aviaziyynyya ūlady Dağavornyyh Bakoŭ przykladuŭ, kałi gэта neабходна, use намага́ннi, каб дасягну́ць пага́днення, што задавальняе абодва Dağavornyyh Baki адносна ё́мiста-сцей i частаты палётаў.

Артыкул 9 Прадастаўленне эксплуатацыйных i статыстычных даных

(1) Кожнае назначанае авіяпрадпрыемства паведамляе авіяцыйным уладам Dağavornyyh Bakoŭ не пазней чым за адзін месяц да пачатку палётаў i кожнага наступнага сезоннага перыяду эксплуатацыі па маршрутах, вызначаных згодна з пунктам 2 Артыкула 2 гэтага Пагаднення, катэгорыі палёту, тыпы эксплуатаемых паветраных суднаў i расклад іх палётаў. Аб усіх разавых змяненнях неабходна інфармаваць неадкладна.

(2) Aviaziyynyya ūlady аднаго Dağavornaha Boku прадастаўляюць авіяцыйным уладам другога Dağavornaha Boku па іх просьбе ўсе рэгулярныя i іншыя статыстычныя даныя, што датычаць назначаных авіяпрадпрыемстваў, якія могуць патрабавацца з мэтай правэркі ё́мiстасці, надаваемай кожным назначаным авіяпрадпрыемствам першага Dağavornaha Boku па маршрутах, вызначаных згодна з пунктам 2 Артыкула 2 гэтага Пагаднення. Такія даныя павінны ўключаць усю інфармацыю, неабходную для вызначэння аб'ёму, а таксама пунктаў адпраўлення i прызначэння.

Артыкул 10 Тарыфы

(1) Тарыфы, што прымяняюцца назначанымі авіяпрадпрыемствамі за перавозку пасажыраў на маршрутах, вызначаных згодна з пунктам 2 Артыкула 2 гэтага Пагаднення, падлягаюць адабрэнню авіяцыйнымі ўладамі Dağavornaha Boku, на тэрыторыі якога знаходзіцца пункт адпраўлення (у адпаведнасці з інфармацыяй у перавозачных дакументах).

(2) У сваіх тарыфах назначаныя авіяпрадпрыемствы павінны ўлічваць эксплуатацыйныя выдаткі, разумны прыбытак, існуючыя ўмовы канкурэнцыі i рынку, а таксама інтарэсы карыстальнікаў транспарту. Адпаведныя авіяцыйныя ўлады могуць адмовіць у адабрэнні тарыфу толькі ў тым выпадку, калі ён не адпавядае гэтым умовам.

(3) Тарыфы прадастаўляюцца назначанымі авіяпрадпрыемствамі на адабрэнне авіяцыйных улад не пазней чым за адзін месяц да мяркуюмай даты іх увядзення.

(4) Калі авіяцыйныя ўлады любога Dağavornaha Boku не згодны з тарыфам, што прадастаўлены ім на адабрэнне, яны прайнфармуюць адпаведнае авіяпрадпрыемства на працягу 21 дня з даты прадастаўлення тарыфу. У гэтым выпадку тарыф не прымяняецца. Тарыф, які прымяняўся да гэтага i які павінен быў быць заменены новым тарыфам, будзе прымяняцца i далей.

Артыкул 11 Камерцыйная дзейнасць

(1) Кожны Dağavornyy Bок надае на ўзаемнай аснове любому назначанаму авіяпрадпрыемству другога Dağavornaha Boku права ўтрымліваць на яго тэрыторыі прадстаўніцтвы з адміністрацыйным, камерцыйным i тэхнічным персаналам, які неабходны назначанаму авіяпрадпрыемству.

(2) Адкрыццё прадстаўніцтваў i прыём на працу персаналу, указанага ў пункце 1 гэтага Артыкула, ажыццяўляецца з выконваннем законаў i правілаў адпаведнага Dağavornaha Boku, якія датычаць уезду інашаземцаў i іх знаходжання на тэрыторыі адпаведнага Dağavornaha Boku. Аднак, для пер-

партеі, 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.

(2) Sind für die Sicherheit des Betriebs eines Unternehmens sofortige Maßnahmen erforderlich, so darf eine Vertragspartei vor Aufnahme von Konsultationen Maßnahme 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 Luftsicherheit

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

саналу, што працуе ў прадстаўніцтвах згодна з пунктам 1 гэтага Артыкула, дазвол на працу не патрабуецца.

(3) Кожны Дагаворны Бок будзе надаваць на ўзаемнай аснове любому назначанаму авіяпрадпрыемству другога Дагаворнага Боку права самастойнага афармлення пасажыраў, багажу, грузаў і пошты для назначанага або іншага авіяпрадпрыемства другога Дагаворнага Боку. Гэта права не ўключае ў сябе паслугі па наземнаму абслугоўванню (наземнае абслугоўванне самалётаў), што з'яўляецца прэрагатывай наземных службаў аэрапортаў.

(4) Кожны з Дагаворных Бакоў будзе надаваць любому назначанаму авіяпрадпрыемству другога Дагаворнага Боку права ажыццяўляць продаж авіяперавозак па сваіх асабістых перавозачных дакументах у асабістых офісах і праз сваіх агентаў на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку любой асобе і за любую валюту.

Артыкул 12 Бяспека палётаў

(1) Кожны Дагаворны Бок мае права патрабаваць правядзення кансультацый аб нормах бяспекі, што прымяняюцца другім Дагаворным Бодам адносна авіяцыйных збудаванняў, экіпажаў, паветраных суднаў і работы прызначаных прадпрыемстваў. Калі адзін з Дагаворных Бакоў пасля такіх кансультацый канстатуе, што другі Дагаворны Бок неэфектыўна прымяняе і выконвае ў гэтай галіне нормы і патрабаванні бяспекі, якія адпавядаюць сама меней мінімальным нормам, вызначаемым у адпаведнасці з Канвенцыяй аб міжнароднай грамадзянскай авіяцыі, то другому Дагаворнаму Боку будуць паведамлены такія канстатацыі, а таксама крокі, якія лічацца неабходнымі для выканання зазначаных мінімальных норм; другі Дагаворны Бок прыме належныя меры для выпраўлення становішча. Калі другі Дагаворны Бок на працягу разумнага тэрміну – у любым выпадку на працягу пятнаццаці (15) дзён – не прыме належных меры, то гэта будзе прычынай прымянення артыкула 4.

(2) Калі для забеспячэння бяспекі работы прадпрыемства патрабуюцца неадкладныя меры, то адзін Дагаворны Бок мае права прыняць меры ў адпаведнасці з артыкулам 4 да пачатку кансультацый.

(3) Кожная мера аднаго з Дагаворных Бакоў, прымаемая ў адпаведнасці з пунктамі 1 і 2 гэтага артыкула, будзе прыпыненая, як толькі другі Дагаворны Бок пачне выконваць палажэнні па бяспецы, зазначаныя ў гэтым артыкуле.

Артыкул 13 Авіяцыйная бяспека

(1) У адпаведнасці з сваімі правамі і абавязцацельствамі, што вынікаюць з міжнароднага права, Дагаворныя Бакі пацвярджаюць абавязцацельства, што ўзята імі ў адносінах адзін да аднаго, абараняць бяспеку грамадзянскай авіяцыі ад актаў незаконнага ўмяшання. Не абмяжоўваючы агульную прымянімасць сваіх правоў і абавязцацельстваў па міжнароднаму праву, Дагаворныя Бакі, у прыватнасці, дзейнічаюць згодна з палажэннямі Канвенцыі аб злачынствах і некаторых іншых дзеяннях, што маюць месца на борце паветранага судна, падпісанай у Токіо 14 верасня 1963 года, Канвенцыі аб барацьбе з незаконным захопам паветраных суднаў, падпісанай у Гаазе 16 снежня 1970 года, і Канвенцыі аб барацьбе з незаконнымі актамі, накіраванымі супраць бяспекі грамадзянскай авіяцыі, падпісанай у Манрэалі 23 верасня 1971 года, і Пратакола аб барацьбе з незаконнымі актамі насілля ў аэрапортах, што абслугоўваюць міжнародную грамадзянскую авіяцыю, падпісанага ў Манрэалі 24 лютага 1988 года ў дапаўненне да Канвенцыі аб барацьбе з незаконнымі актамі, накіраванымі супраць бяспекі грамадзянскай авіяцыі, падпісанай у Манрэалі 23 верасня 1971 года.

(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.

(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.

(2) Дагаворныя Бакі аказваюць па запыту ўсю неабходную дапамогу адзін аднаму ў прадукіненні незаконнага захопу грамадзянскіх павятраных суднаў і іншых незаконных актаў, накіраваных супраць бяспекі такіх павятраных суднаў, іх пасажыраў і экіпажу, аэрапортаў і аэранавігацыйных сродкаў, а таксама любой іншай пагрозы бяспекі грамадзянскай авіяцыі.

(3) Калі будзе мець месца незаконны захоп грамадзянскага павятранага судна або пагроза такога захопу або іншы акт незаконнага ўмяшання, што стварае пагрозу бяспекі такіх суднаў, іх пасажырам і экіпажу, аэрапортам або аэранавігацыйным сродкам, Дагаворныя Бакі будуць пры ўзаемных кансультацыях садзейнічаць адзін аднаму ў спрашчэнні сувязі і іншых адпаведных мер, накіраваных на спыненне такога здарэння або яго пагрозы так хутка, як гэта магчыма з улікам мінімальнай рызыкі для жыцця.

(4) Кожны Дагаворны Бок падпрыме ўсе магчымыя з яго боку захады для забеспячэння таго, каб незаконна захопленое павятранае судна або павятранае судна, супраць якога здзейснены іншыя акты незаконнага ўмяшання, і што знаходзіцца ў гэты час на зямлі яго тэрыторыі, будзе ўтрымлівацца на зямлі, калі толькі вылет павятранага судна не будзе вызваны неабходнасцю абароны жыцця яго экіпажу і пасажыраў. Па магчымасці, такія захады будуць прыймацца на падставе ўзаемных кансультацый.

(5) Дагаворныя Бакі ў сваіх узаемаадносінах дзейнічаюць у адпаведнасці з палажэннямі аб авіяцыйнай бяспекі, што ўстаноўлены Міжнароднай арганізацыяй грамадзянскай авіяцыі і вызначаны ў Дадатках да Канвенцыі ў той ступені, у якой такія палажэнні па бяспекі прымяняюцца да Дагаворнага Бакоў; яны будуць патрабаваць, каб эксплуатацыя павятраных суднаў, занесеных у іх рэестр, і эксплуатацыя павятраных суднаў, асноўнае месца дзейнасці або пастаяннае месцазнаходжанне якіх знаходзіцца на іх тэрыторыі, і эксплуатацыя аэрапортаў на іх тэрыторыі дзейнічалі ў адпаведнасці з такімі палажэннямі і патрабаваннямі па авіяцыйнай бяспекі.

(6) Кожны Дагаворны Бок пагаджаецца з тым, што ад такіх эксплуатацый павятраных суднаў можа быць патрабавана выконванне палажэнняў па авіяцыйнай бяспекі, указаных у пункце 5 гэтага Артыкула, што ўстанаўліваюцца другім Дагаворным Бокам у адносінах да прылёту, вылету або знаходжання на тэрыторыі гэтага другога Дагаворнага Боку. Кожны Дагаворны Бок забяспечыць, каб на яго тэрыторыі прымяняліся дзейсныя меры па абароне павятраных суднаў і па догляду пасажыраў, экіпажу і ручной паклажы, а таксама па выкананню адпаведных праверак на бяспеку багажу, грузаў і бартавых запасаў да і падчас пасадкі пасажыраў або пагрузкі грузаў. Кожны Дагаворны Бок будзе спрыяльна разглядаць любы запыт другога Дагаворнага Боку ў адносінах да прыняцця спецыяльных мер бяспекі дзеля прадукінення канкрэтнай пагрозы.

(7) У выпадку, калі адзін з Дагаворных Бакоў не выконвае палажэнняў па авіяцыйнай бяспекі, прадугледжаных гэтым Артыкулам, авіяцыйныя ўлады другога Дагаворнага Боку могуць зрабіць запыт аб правядзенні неадкладных кансультацый з авіяцыйнымі ўладамі першага Дагаворнага Боку. Калі на працягу месяца з даты такога запыту не будзе дасягнута здавальняючага вырашэння, то гэта будзе служыць падставай для прыпынення, адмены, увядзення абмежавання або іншых умоў дазволу на эксплуатацыю авіяпрадпрыемству або авіяпрадпрыемствам першага Дагаворнага Боку. У экстранных выпадках кожны з Дагаворных Бакоў можа прыняць меры папярэдняга характару да сканчэння гэтага месячнага тэрміну.

Artikel 14

Einreise und Kontrolle der Reisedokumente

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

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

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

Artikel 15

Meinungsaustausch

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 beiden Vertragsparteien bestellt wird. Die Mitglieder werden innerhalb von zwei Monaten, der Vorsitzende innerhalb von drei Monaten bestellt, nachdem die eine Vertragspartei der

Артикул 14

Уезд і контроль празных документаў

(1) Па просьбе аднаго з Дагаворных Бакоў другі Дагаворны Бок дазваляе авіяпрадпрыемствам, што выкарыстоўваюць правы перавозак у абедзвюх краінах, прыняць меры для забеспячэння таго, каб перавозцы падлягалі толькі пасажыры, якія маюць неабходныя дакументы для ўезду або транзіту праз тэрыторыю Дагаворнага Боку, што загарнуўся з просьбай.

(2) Кожны Дагаворны Бок будзе прыймаць для праверкі асобу, высланую з пункту высадкі пасля таго, як ёй было адмоўлена ва ўездзе, калі гэта асоба да гэтага знаходзілася на яго тэрыторыі перад пасадкай на борт, акрамя выпадкаў у прамым транзіце. Дагаворны Бакі не павінны вяртаць такую асобу ў краіну, дзе ёй было раней адмоўлена ва ўездзе.

(3) Гэта палажэнне не забараняе органам улады правесці далейшую праверку асобы, якая вярнула ў сувязі з адмовай ва ўездзе, з тым, каб вызначыць не магчымае знаходжанне ў гэтай дзяржаве або арганізаваць адпраўку, выдаленне або дэпартацыю ў тую дзяржаву, чыя грамадзянства яна мае або ў якой яна можа быць прынята па якім-небудзь іншым прычынам. У выпадку, калі гэта асоба, у адносінах да якой устаноўлена, што яна не мае права на ўезд, згубіла або знішчыла свае празныя дакументы, Дагаворны Бок будзе прызнаваць дакумент, што пацвярджае абставіны вылету і прылёту, які выданы ўладамі Дагаворнага Боку, дзе было ўстаноўлена, што асоба не мела права на ўезд.

Артикул 15

Абмен меркаваннямі

Па меры неабходнасці паміж авіяцыйнымі ўладамі Дагаворных Бакоў будзе ажыццяўляцца абмен меркаваннямі з мэтай дасягнення цеснага супрацоўніцтва і ўзаемаразумення па ўсіх пытаннях, што адносяцца да прымянення гэтага Пагаднення.

Артикул 16

Кансультацыі

Любы Дагаворны Бок можа ў любы час запытаць правадзенне кансультацый з мэтай абмеркавання паловак да гэтага Пагаднення або да Табліцы маршрутаў або з мэтай абмеркавання пытанняў, што датычаць тлумачэння тэксту. Тое ж адносіцца да абмеркавання прымянімасці гэтага Пагаднення, калі адзін Дагаворны Бок лічыць, што абмен меркаваннямі ў рамках Артыкула 15 гэтага Пагаднення не прывёў ні да якіх здавальняючых вынікаў. Такія кансультацыі павінны пачацца на працягу двух месяцаў з даты атрымання другім Дагаворным Бокам такога запыту.

Артикул 17

Вырашэнне спрэчак

(1) Калі якая-небудзь спрэчка ў адносінах да тлумачэння або прымянення гэтага Пагаднення не можа быць урэгулявана ў адпаведнасці з Артыкулам 16 гэтага Пагаднення, то па просьбе любога з Дагаворных Бакоў гэта спрэчка павінна быць прадстаўлена на вырашэнне ў Трацэйскі суд.

(2) Трацэйскі суд можа быць створаны ў кожным канкрэтным выпадку наступным чынам: кожны Дагаворны Бок назначае па аднаму члену суда, і абодва члены суда дамаўляюцца аб Старшыні суда, які павінен быць грамадзянінам трэцяй дзяржавы і які назначаецца Дагаворнымі Бакамі. Члены Трацэйскага суда павінны быць назначаны на

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 der Republik Belarus außer Kraft.

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

працягу двух місяцяў, а Старшыня – на працягу трох місяцяў з даты, калі любы з Дагаворных Бакоў прайнфармуе другі Дагаворны Бок аб сваім намеры перадаць спрэчку ў Трацэйскі суд.

(3) Калі тэрміны, указаныя ў пункце 2 гэтага Артыкула, не былі захаваны, любы Дагаворны Бок можа, калі няма іншай дамоўленасці, звярнуцца да Прэзідэнта Савета Міжнароднай арганізацыі грамадзянскай авіяцыі з просьбай ажыццявіць неабходныя назначэнні. Калі Прэзідэнт з'яўляецца грамадзянінам любога з Дагаворных Бакоў або калі іншыя прычыны не дазваляюць яму выканаць гэту функцыю, то неабходныя назначэнні павінны ажыццявіць Віцэ-прэзідэнт, які яго прадстаўляе.

(4) Трацэйскі суд прымае рашэнні большасцю галасоў. Такія рашэнні будуць абавязковымі для Дагаворных Бакоў. Кожны Дагаворны Бок будзе несці выдаткі на ўтрыманне свайго члена суда, а таксама сваіх прадстаўнікоў у трацэйскім працэсе; выдаткі на ўтрыманне Старшыні і любых іншых выдаткі павінны быць падзелены пароўну паміж Дагаворнымі Бакамі. Па ўсіх іншых пытаннях Трацэйскі суд будзе ажыццяўляць судаводства паводле свайго меркавання.

Артыкул 18

Шматбаковыя канвенцыі

У выпадку ўступлення ў сілу агульнай шматбаковай канвенцыі ў галіне грамадзянскай авіяцыі, прынятай абодвума Дагаворнымі Бакамі, палажэнні такой канвенцыі будуць мець пераважную сілу. Любыя абмеркаванні з мэтай вызначэння ступені, у якой шматбаковая канвенцыя спыніць дзеянне, заменіць, зменіць або дапоўніць гэта Пагадненне, будуць праводзіцца ў адпаведнасці з Артыкулам 16 гэтага Пагаднення.

Артыкул 19

Рэгістрацыя ў Міжнароднай арганізацыі грамадзянскай авіяцыі

Гэта Пагадненне, любыя папраўкі да яго і любы абмен нотамі ў адпаведнасці з пунктам 2 Артыкула 2 гэтага Пагаднення будуць накіраваны ў Міжнародную арганізацыю грамадзянскай авіяцыі для рэгістрацыі.

Артыкул 20

Ранейшыя Пагадненні

З уступлення ў сілу гэтага Пагаднення Пагадненне паміж Урадам Федэратыўнай Рэспублікі Германія і Урадам Саюза Саветскіх Сацыялістычных Рэспублік аб павятравых зносінах ад 11 лістапада 1971 года ў адносінах паміж Федэратыўнай Рэспублікай Германія і Рэспублікай Беларусь траціць сілу.

Артыкул 21

Уступленне ў сілу, тэрмін дзеяння

(1) Гэта Пагадненне ўступае ў сілу праз месяц з даты, калі ўрады Дагаворных Бакоў паведамяць адзін аднаму шляхам абмену нотамі аб тым, што неабходныя ўнутрыдзяржаўныя працэдуры для ўступлення ў сілу гэтага Пагаднення выкананы.

(2) Гэта Пагадненне заключаецца на нявызначаны тэрмін.

Артыкул 22

Скасаванне

Кожны Дагаворны Бок можа ў любы момант паведаміць другому Дагаворнаму Боку аб сваім рашэнні спыніць дзеянне гэтага Пагаднення; такое паведамленне павінна быць адначасова накіравана ў Міжнародную арганізацыю грамадзянскай авіяцыі. У такім выпадку Пагадненне спыніць сваё дзеянне праз дванаццаць месяцаў з даты атрымання паведамлення другім Дагаворным Бокам, калі толькі паведам-

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.

ленне аб спыненні дзеяння не адозвана па ўзаемнай згодзе да заканчэння гэтага перыяду. У выпадку адсутнасці пацверджання атрымання другім Дагаворным Бокам паведамлення павінна разглядацца як атрыманае праз чатырнаццаць дзён з даты атрымання паведамлення Міжнароднай арганізацыяй грамадзянскай авіяцыі.

Geschehen zu Minsk am 3. Dezember 1997 in zwei Urschriften, jede in deutscher und belarussischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Здзейснена ў г. Мінску 3-а снежня 1997 года ў двух экзэмплярах, кожны на нямецкай і беларускай мовах, прычым абодва тэксты маюць аднолькавую сілу.

Für die Bundesrepublik Deutschland
За Федеративную Республику Германия
Albrecht

Für die Republik Belarus
За Республику Беларусь
Grigori Konstantinowitsch Fjodorow

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 3. Dezember 1997 in Minsk unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Belarus.

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 Vertragspartei 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 Vertragspartei 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 Abgabefreiheit für verwendete Luftfahrzeuge einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, 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 Vertragspartei 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 Vertragspartei 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 Vertragspartei 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.

30.04.99**Stellungnahme**
des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 3. Dezember 1997 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Belarus über den Luftverkehr

Der Bundesrat hat in seiner 737. Sitzung am 30. April 1999 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.