Bundesrat **Drucksache 622/00**

20. 10. 00

Vk

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 13. Dezember 1999 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Panama 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.

Die Bundesrepublik Deutschland und die Republik Panama 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.

B. Lösung

Mit dem geplanten Vertragsgesetz werden die Voraussetzungen nach Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes für das Eingehen der völkervertraglichen Bindung geschaffen.

C. Alternativen

Vertragsloser Zustand mit nicht gesicherten Verkehrsrechten.

Fristablauf: 01. 12. 00

Druck: Bundesdruckerei GmbH, Zweigniederlassung Bonn 2114042 10. 00
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, da das Abkommen neben Fragen technischer Art lediglich solche der Rechtsgewährung auf der Grundlage der Gegenseitigkeit regelt.

Vor diesem Hintergrund sind Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

Bundesrat **Drucksache 622/00**

20. 10. 00

Vk

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 13. Dezember 1999 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Panama über den Luftverkehr

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
022 (323) – 900 01 – De 81/00 (NA 1)

Berlin, den 20. Oktober 2000

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 13. Dezember 1999 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Panama über den Luftverkehr

mit Begründung und Vorblatt.

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

Gerhard Schröder

Fristablauf: 01. 12. 00

Entwurf

Gesetz zu dem Abkommen vom 13. Dezember 1999 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Panama über den Luftverkehr

Vom

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

Artikel 1

Dem in Panama am 13. Dezember 1999 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Panama 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 20 Abs. 2 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

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 20 Abs. 2 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Schlussbemerkung

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

Kosten entstehen durch das Gesetz weder bei Wirtschaftsunternehmen, insbesondere nicht bei mittelständischen Unternehmen, da das Abkommen neben Fragen technischer Art lediglich solche der Rechtsgewährung auf der Grundlage der Gegenseitigkeit regelt.

Vor diesem Hintergrund sind Auswirkungen auf Einzelpreise und Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Panama über den Luftverkehr

Convenio entre la República Federal de Alemania y la República de Panamá sobre el Transporte Aéreo

Die Bundesrepublik Deutschland

und

die Republik Panama –

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;

b) „Luftfahrtbehörde" in Bezug auf die Bundesrepublik Deutschland das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, in Bezug auf die Republik Panama die Generaldirektion für Zivilluftfahrt 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:

La República Federal de Alemania

y

la República de Panamá,

siendo Partes Contratantes del Convenio de Aviación Civil Internacional, abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944,

deseando concluir un convenio sobre el establecimiento y funcionamiento de los servicios aéreos entre sus respectivos territorios y fuera de ellos,

han convenido lo siguiente:

Artículo 1

Definición de los términos

(1) Para los fines del presente Convenio, a menos que en el texto se estipule de otro modo,

a) el término "Convenio de Aviación Civil" significa el Convenio de Aviación Civil Internacional, abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye todo Anexo adoptado según el Artículo 90 de dicho Convenio y todas las modificaciones de los Anexos o del Convenio de Aviación Civil mismo según sus Artículos 90 y 94 en tanto que estos Anexos y modificaciones hayan entrado en vigor para ambas Partes Contratantes o hayan sido ratificados por ellas;

b) el término "autoridades aeronáuticas" significa en el caso de la República Federal de Alemania, el Ministerio Federal de Transportes, Obras Públicas y Vivienda, y en el caso de la República de Panamá, la Dirección General de Aeronáutica Civil, o en ambos casos cualquier otra persona o entidad autorizada para desempeñar las funciones que ejercen dichas autoridades;

c) el término "empresa aérea designada" se refiere a cada empresa de transporte aéreo que una Parte Contratante haya designado por escrito a la otra Parte Contratante de acuerdo con el Artículo 3 del presente Convenio como empresa que se dedicará a realizar servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas de acuerdo con el párrafo 2 del Artículo 2 del presente Convenio.

(2) Los términos "territorio", "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional" y "escala para fines no comerciales" tienen a los efectos del presente Convenio la acepción fijada en los Artículos 2 y 96 del Convenio de Aviación Civil Internacional.

(3) El término "tarifa" significa el precio que se ha de pagar por el transporte internacional (es decir, traslado entre puntos situados en los territorios de dos o más Estados) de pasajeros, equipaje o carga (exceptuado el correo) e incluye lo siguiente:

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 Vorteile, 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 festgelegt. Jede Vertragspartei notifiziert der anderen Vertragspartei ihre Bindung an den gemeinsam festgelegten Fluglinienplan.

(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.

(5) Code-sharing durch Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien untereinander oder von solchen mit Drittstaaten bedarf besonderer Vereinbarung zwischen den beteiligten Unternehmen und im Falle der Beteiligung von Unternehmen aus Drittstaaten, den bezeichneten Unternehmen der jeweils anderen Vertragspartei. Alle an einer Code-sharing Vereinbarung beteiligten Unternehmen müssen über die entsprechenden Verkehrsrechte verfügen.

a) toda tarifa de tránsito o importe que deba pagarse por un transporte internacional que se comercialice y venda como tal, incluidas aquellas tarifas de tránsito que se formen aplicando otras tarifas o tarifas de conexión para transportes en trayectos internacionales o en trayectos interiores que formen parte de un trayecto internacional;

b) las comisiones pagaderas por la venta de billetes para el transporte de pasajeros y sus equipajes o las correspondientes a operaciones análogas relacionadas con el transporte de carga; y

c) las condiciones de aplicación de las tarifas, precios de transporte y pago de comisiones.

Incluye asimismo:

d) todas las prestaciones esenciales que se realicen en conexión con el transporte;

e) toda tarifa para transportes que se vendan como complemento de un transporte internacional en un trayecto interior que no esté disponible para transportes puramente interiores ni pueda ponerse en igualdad de condiciones a disposición de todas las empresas aéreas y sus clientes en los servicios aéreos internacionales.

Artículo 2

Concesión de derechos de transporte

(1) Cada Parte Contratante garantizará a la otra Parte Contratante los siguientes derechos a fin de que las empresas aéreas designadas puedan realizar los servicios aéreos internacionales:

a) el derecho de sobrevolar su territorio sin aterrizar en el mismo,

b) el derecho de hacer escalas en su territorio con fines no comerciales,

c) el derecho de hacer escalas en los puntos de su territorio fijados en las rutas especificadas conforme al párrafo 2, con objeto de embarcar y desembarcar pasajeros, equipaje, correo y carga con fines comerciales.

(2) Las rutas en las cuales las empresas aéreas designadas de las Partes Contratantes estarán autorizadas para realizar servicios aéreos internacionales serán especificadas en un cuadro de rutas. Cada Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante su vinculación mediante el cuadro de rutas establecido conjuntamente.

(3) Del párrafo 1 no se deriva para las empresas aéreas designadas por una Parte Contratante el derecho de embarcar en el territorio de la otra Parte Contratante pasajeros, equipaje, carga ni correo para transportarlos, mediante remuneración, con destino a otro punto situado en el territorio de esa otra Parte Contratante (cabotaje).

(4) La concesión de derechos de transporte según el párrafo 1 no comprende la concesión del derecho al transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo entre puntos situados en el territorio de la Parte Contratante que concede los derechos y puntos situados en el territorio de un Estado tercero, ni tampoco en sentido inverso (5ª libertad). Los derechos de la 5ª libertad podrán concederse únicamente en base a acuerdos específicos entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

(5) Para poder realizar code-sharing entre las empresas aéreas de las Partes Contratantes o entre estas empresas y terceros Estados será necesario un acuerdo especial entre las empresas participantes y en el caso de la participación de empresas de terceros Estados será necesario un acuerdo especial entre las empresas designadas de la otra Parte Contratante. Todas las empresas que participen en un acuerdo de code-sharing deberán disponer de derechos de tráfico.

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 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.

(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.

Artículo 3

Designación y autorización de servicio

(1) Los servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas conforme a lo establecido en el párrafo 2 del Artículo 2 podrán empezar a funcionar en cualquier momento, siempre que

a) la Parte Contratante a la cual se le concedan los derechos especificados en el párrafo 1 del Artículo 2 hubiere designado por escrito una o más empresas aéreas y que

b) la Parte Contratante que otorgue dichos derechos hubiere autorizado a iniciar los servicios aéreos a la empresa o las empresas aéreas designadas.

(2) A reserva de lo estipulado en los párrafos 3 y 4 del presente Artículo y en el Artículo 9, la Parte Contratante que otorgue dichos derechos dará sin demora la autorización mencionada para el funcionamiento del servicio aéreo internacional.

(3) Cada Parte Contratante podrá exigir a cualquier empresa aérea designada por la otra Parte Contratante que presente pruebas de que está en condiciones de satisfacer las exigencias establecidas por las leyes y demás disposiciones de la primera Parte Contratante relativas a la realización del tráfico aéreo internacional.

(4) Cada Parte Contratante podrá denegar a cualquier empresa aérea designada de la otra Parte Contratante el ejercicio de los derechos concedidos según el párrafo 2 si la empresa aérea, a requerimiento, no puede presentar pruebas de que la mayoría de la propiedad en la empresa y su control efectivo corresponden a ciudadanos u organismos de la otra Parte Contratante o a ésta misma. Debido a las obligaciones legales de la República Federal de Alemania frente a la Comunidad Europea, la otra Parte Contratante sólo dispondrá de este derecho si, a requerimiento, una empresa aérea designada por la República Federal de Alemania no puede presentar pruebas de que la mayoría de la propiedad en la empresa aérea es de un Estado miembro de la Unión Europea o de ciudadanos u organismos de tales Estados miembros y que el control efectivo corresponde a tal Estado o a sus ciudadanos u organismos.

(5) Cada Parte Contratante podrá sustituir una empresa aérea designada por ella por otra empresa, aplicándose al efecto las condiciones establecidas en los párrafos 1 a 4. La nueva empresa aérea designada gozará de los mismos derechos y tendrá las mismas obligaciones que la empresa aérea a la que sustituya.

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.

Artículo 4

Revocación o limitación de la autorización de servicio

Cada Parte Contratante podrá revocar, o limitar fijando condiciones, la autorización concedida conforme al párrafo 2 del Artículo 3 en caso de que una empresa aérea designada no cumpla las leyes y demás disposiciones de la Parte Contratante que le hubiere concedido los derechos, o no cumpla las disposiciones estipuladas en el presente Convenio o las obligaciones que de ellas se deriven. Antes de revocar o limitar la autorización deberán celebrarse consultas de acuerdo con lo estipulado en el Artículo 16, a menos que sea necesario proceder a una inmediata suspensión del servicio o fijar de inmediato condiciones con el fin de evitar ulteriores infracciones de las leyes y demás disposiciones.

Artikel 5

Gleichbehandlung bei den Gebühren

(1) 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 Unter-

Artículo 5

Igualdad de trato en materia de cargos

(1) Los cargos impuestos en el territorio de una Parte Contratante por el uso de aeropuertos y otras instalaciones para la navegación aérea por parte de las aeronaves de una empresa aérea designada de la otra Parte Contratante no serán más elevados que los fijados para las aeronaves de las empresas aéreas

nehmens in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

(2) Die Gebühren für die Benutzung der Flughäfen oder anderer Luftfahrtdienste und -einrichtungen oder ähnliche Abgaben oder Gebühren im Zusammenhang mit dem Betrieb von internationalen Flugliniendiensten sind auf der Grundlage der Kostenbezogenheit festzulegen; der entsprechende Nachweis kann verlangt werden. An Flughäfen mit nur einem Anbieter derartiger Dienste gilt dasselbe für Gebühren für die Abfertigung von Fluggästen, Gepäck und Fracht sowie die Abfertigung von Luftfahrzeugen.

(3) Die Abgaben und Gebühren sind in Landeswährung anzugeben und zahlbar.

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. 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 beziehungsweise 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.

nacionales en los servicios aéreos internacionales de carácter similar.

(2) Los cargos para el uso de aeropuertos y otros servicios e instalaciones de navegación aérea o de derechos o tasas similares en relación con la realización de servicios aéreos internacionales se deberán establecer sobre la base de la relación con los costes, pudiéndose exigir las correspondientes pruebas. En aeropuertos con un único proveedor de tales servicios se aplicará lo mismo con respecto a las tasas para el despacho de pasajeros, equipaje y carga, así como para el despacho de aeronaves.

(3) Los cargos y tasas se indicarán y serán pagaderos en la moneda nacional.

Artículo 6

Exención de derechos de aduana y otros gravámenes

(1) Las aeronaves utilizadas por una empresa aérea designada de una Parte Contratante que entren en el territorio de la otra Parte Contratante o salgan del mismo o lo atraviesen, así como los carburantes, los lubricantes y las demás reservas técnicas consumibles en los depósitos o en otros recipientes de la aeronave (p.ej. líquido descongelante, líquido hidráulico, refrigerante, etc.), y las piezas de repuesto que se hallen a bordo, así como el equipo habitual y las provisiones de a bordo, estarán exentos de derechos de aduana y demás gravámenes anejos a la importación, exportación o tránsito de mercancías. Lo anterior se aplicará asimismo a las mercancías a bordo de las aeronaves que se consuman al sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante.

(2) Los carburantes, lubricantes y demás reservas técnicas consumibles, piezas de repuesto, equipo habitual y provisiones de a bordo que se importen temporalmente al territorio de una Parte Contratante con objeto de instalarlos o introducirlos de cualquier otro modo a bordo de las aeronaves de una empresa aérea designada por la otra Parte Contratante, inmediatamente o después de haber sido almacenados, o con objeto de reexportarlos de otra forma desde el territorio de la Parte Contratante mencionada en primer lugar, estarán exentos de los derechos de aduana y demás gravámenes mencionados en el párrafo 1 del presente Artículo. Los documentos de transporte de cada empresa aérea designada por una Parte Contratante estarán asimismo exentos de los derechos de aduana y demás gravámenes mencionados en el párrafo 1 del presente Artículo al importarse al territorio de la otra Parte Contratante.

(3) Los carburantes, lubricantes y demás reservas técnicas que se introduzcan en el territorio de una Parte Contratante a bordo de las aeronaves de una empresa aérea designada por la otra Parte Contratante y se utilicen en servicios aéreos internacionales estarán exentos de los derechos de aduana y demás gravámenes mencionados en el párrafo 1 del presente Artículo, así como de eventuales impuestos especiales sobre el consumo.

(4) Cada Parte Contratante podrá someter a vigilancia aduanera los productos mencionados en los párrafos 1 a 3 del presente Artículo.

(5) En la medida en que no se exijan derechos de aduana ni cualesquiera otros gravámenes sobre los productos mencionados en los párrafos 1 a 3 del presente Artículo, dichos productos no estarán sujetos a las prohibiciones y restricciones económicas en materia de importación, exportación y tránsito que de lo contrario les serían aplicables.

(6) En lo tocante al suministro de mercancías y servicios destinados a una empresa aérea designada por la otra Parte Contratante y utilizados para los fines de esta empresa, cada Parte Contratante concederá, sobre la base de la reciprocidad, una desgravación fiscal del impuesto sobre la cifra de negocios u otros impuestos indirectos similares. Esta desgravación fiscal podrá efectuarse por la exoneración de impuestos o el reembolso posterior de los impuestos ya pagados.

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 jederzeit, auf jede Weise, 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 inländischen 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 Unterneh-

Artículo 7

Transferencia de ingresos

Cada Parte Contratante garantizará a las empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante el derecho de transferir en todo momento, de cualquier modo, libremente y sin restricciones los ingresos obtenidos de la venta de servicios de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte Contratante a su respectivo establecimiento principal en cualquier moneda libremente convertible y conforme al tipo de cambio official.

Artículo 8

Principios básicos *para el servicio aéreo*

(1) Las empresas aéreas designadas por ambas Partes Contratantes gozarán de posibilidades iguales y justas para realizar los servicios aéreos en las rutas fijadas conforme al párrafo 2 del Artículo 2.

(2) En la explotación de los servicios aéreos internacionales en las rutas fijadas conforme al párrafo 2 del Artículo 2, las empresas aéreas designadas por una Parte Contratante tomarán en consideración los intereses de las empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, a fin de no afectar indebidamente a los servicios aéreos que éstas últimas presten en las mismas rutas o en parte de ellas.

(3) Los servicios aéreos internacionales en cualesquiera de las rutas fijadas conforme al párrafo 2 del Artículo 2 tendrán como objetivo primordial ofrecer una capacidad adecuada para satisfacer la demanda previsible de transporte hacia y desde el territorio de la Parte Contratante que haya designado las empresas aéreas. El derecho de dichas empresas aéreas a efectuar transportes entre los puntos de una ruta fijada conforme al párrafo 2 del Artículo 2 que se encuentren localizados en el territorio de la otra Parte Contratante y puntos en terceros países será ejercitado en interés de un desenvolvimiento ordenado del tráfico aéreo internacional, de suerte que aquella capacidad se adecue a

a) la demanda de transporte hacia y desde el territorio de la Parte Contratante que haya designado las empresas aéreas,

b) la demanda de transporte existente en las zonas atravesadas, teniendo en cuenta los servicios aéreos locales y regionales,

c) las exigencias de una explotación rentable de los servicios aéreos en tránsito.

(4) Con objeto de garantizar un trato justo e igual a las empresas aéreas designadas, las frecuencias de los servicios aéreos, los tipos de aeronaves utilizables a efectos de capacidad y los horarios serán sometidos a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes.

(5) En caso necesario las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes procurarán conseguir una regulación satisfactoria de la capacidad de transporte y de las frecuencias.

Artículo 9

Transmisión de datos de las empresas aéreas y de estadísticas

(1) Las empresas aéreas designadas comunicarán a las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes, por lo menos un mes antes de iniciarse los servicios aéreos en las rutas fijadas conforme al párrafo 2 del Artículo 2 y antes de comenzar cada período en el cual rijan nuevos horarios, el tipo de servicio, los tipos de aeronaves que se vayan a utilizar y los horarios. Las modificaciones de última hora deberán ser comunicadas de inmediato.

(2) Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante proporcionarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, cuando así lo soliciten, todas las publicaciones periódicas u otros datos estadísticos de las empresas aéreas designadas que razonablemente puedan solicitarse a fin de con-

men 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.

trolar la capacidad ofrecida por cualquier empresa aérea designada de la primera Parte Contratante en las rutas fijadas conforme al párrafo 2 del Artículo 2. Tales informes contendrán todos los datos necesarios para determinar el volumen, procedencia y destino del tráfico.

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 vorherrschenden 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.

Artículo 10

Tarifas

(1) Las tarifas que se vayan a cobrar por pasajes en las rutas fijadas conforme al párrafo 2 del Artículo 2 serán sometidas a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de la Parte Contratante en cuyo territorio se sitúe el punto de partida del viaje aéreo (según indicación en los documentos de transporte).

(2) Las empresas aéreas designadas tendrán en cuenta en sus tarifas los costes de explotación, un beneficio proporcionado y las condiciones existentes de la competencia y del mercado, así como los intereses de los usuarios. Las autoridades aeronáuticas competentes sólo podrán denegar la aprobación si una tarifa no corresponde a estos criterios.

(3) Las empresas aéreas designadas someterán las tarifas a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes por lo menos un mes antes de la fecha prevista para su aplicación.

(4) Si las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante no estuvieran conformes con la tarifa presentada para su aprobación, informarán a la empresa aérea afectada en un plazo de veintiún días a partir de la fecha de la presentación de la tarifa. En este caso, la tarifa no deberá ser aplicada. Se mantendrá la tarifa anterior que debía ser sustituida por la tarifa nueva.

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. Satz 1 gilt für Personen, die nicht Staatsangehörige der Vertragsparteien oder eines Mitgliedstaates der Europäischen Union sind, nur, wenn im Einzelfall eine Rückübernahmebereitschaftserklärung eines Staates vorliegt.

(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. Dem in den Niederlassungen nach Absatz 1 beschäftigten Personal wird auf Antrag eine Arbeitserlaubnis unabhängig von der Lage und Entwicklung des Arbeitsmarktes erteilt.

(3) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht der Abfertigung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post für die bezeichneten Unternehmen oder andere Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei nach Maßgabe der örtlich geltenden Regelungen.

(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 frei konvertierbaren Währung zu verkaufen.

(5) Jede Vertragspartei nimmt die Personen, die nach Absatz 1 in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingereist sind,

Artículo 11

Actividades comerciales

(1) Cada Parte Contratante concederá, sobre la base de la reciprocidad, a toda empresa aérea designada por la otra Parte Contratante el derecho de mantener en su territorio establecimientos y personal administrativo, comercial y técnico en cuanto ello sea necesario para las finalidades de la empresa aérea designada. Para las personas que no sean ciudadanos de las Partes Contratantes o de un país miembro de la Unión Europea, la primera frase se aplicará tan sólo si en cada caso individual un Estado declara estar dispuesto a readmitir a dicha persona en su territorio.

(2) A los efectos de la apertura de establecimientos y empleo del personal a que se refiere el párrafo 1 del presente Artículo se observarán las leyes y demás disposiciones de la Parte Contratante respectiva, incluidas las leyes y demás disposiciones en materia de entrada y permanencia de extranjeros en el territorio de la Parte Contratante respectiva. El personal empleado en los establecimientos a que se refiere el párrafo 1 del presente Artículo recibirá, previa solicitud, un permiso de trabajo independientemente de la situación y de la evolución del mercado laboral.

(3) Cada Parte Contratante concederá, sobre la base de la reciprocidad, a toda empresa aérea designada por la otra Parte Contratante el derecho de realizar, para sí o para otras empresas aéreas de la otra Parte Contratante, el despacho de pasajeros, equipaje, carga y correo, conforme a los reglamentos vigentes en el lugar.

(4) Cada Parte Contratante garantizará a toda empresa aérea designada por la otra Parte Contratante el derecho de vender a todo cliente, en cualquier moneda libremente convertible, sus servicios de transporte con sus propios documentos de transporte y directamente en sus propios locales de venta, así como a través de sus agentes en el territorio de la otra Parte Contratante.

(5) Cada Parte Contratante readmitirá sin formalidades a las personas que hayan entrado en el territorio de la otra Parte Con-

formlos zurück, wenn die zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei der zur Rücknahme verpflichteten Vertragspartei die im Einzelfall eingetretene Rechtswidrigkeit des Aufenthalts der betreffenden Person in ihrem Hoheitsgebiet mitteilen.

Artikel 12

Luftverkehrs-Sicherheit

(1) Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei angewendeten Sicherheitsnormen für Flugbesatzungen, Luftfahrzeuge oder ihren Betrieb beantragen. Solche Konsultationen finden innerhalb von 30 Tagen nach dem Zeitpunkt des Antrags statt.

(2) Stellt eine Vertragspartei nach solchen Konsultationen fest, dass die andere Vertragspartei Sicherheitsnormen in einem solchen Bereich nicht wirksam anwendet und durchführt, die wenigstens den Mindestanforderungen entsprechen, die zu diesem Zeitpunkt nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegt worden sind, so notifiziert die erste Vertragspartei der anderen Vertragspartei diese Feststellungen sowie die Schritte, die zur Erfüllung dieser Mindestanforderungen für notwendig erachtet werden, und die andere Vertragspartei trifft angemessene Abhilfemaßnahmen. Trifft die andere Vertragspartei nicht innerhalb von fünfzehn (15) Tagen angemessene Maßnahmen, so ist dies ein Grund für die Anwendung des Artikels 4.

(3) Ungeachtet der in Artikel 33 des Zivilluftfahrt-Abkommens erwähnten Verpflichtungen wird vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, das von den bezeichneten Unternehmen auf Diensten von oder nach dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingesetzt wird, während es sich im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei befindet, einer Kontrolle durch befugte Vertreter der anderen Vertragspartei unterzogen werden kann, vorausgesetzt, dies führt nicht zu einer unzumutbaren Verspätung; diese Untersuchung (Vorfeldkontrolle) kann an Bord und in der Umgebung des Luftfahrzeugs erfolgen und hat den Zweck der Überprüfung der Gültigkeit der Luftfahrzeug- und Flugbesatzungspapiere und des erkennbaren Zustands des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung.

(4) Führt eine solche Vorfeldkontrolle oder Reihe von Vorfeldkontrollen zu

a) ernsthaften Bedenken, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht den zu diesem Zeitpunkt nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegten Mindestanforderungen entspricht oder

b) ernsthaften Bedenken, dass die zu diesem Zeitpunkt nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegten Sicherheitsnormen nicht wirksam angewendet und durchgeführt werden,

so steht es der Vertragspartei, welche die Kontrolle durchführt, im Sinne des Artikels 33 des Zivilluftfahrt-Abkommens frei, den Schluss zu ziehen, dass die Anforderungen, unter denen Zeugnisse und Erlaubnisse für dieses Luftfahrzeug oder diese Flugbesatzung ausgestellt oder für gültig erklärt wurden, oder dass die Anforderungen, unter denen dieses Luftfahrzeug betrieben wird, den nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegten Mindestanforderungen weder entsprechen noch darüber hinausgehen.

(5) Wird der Zugang zum Zweck einer nach Absatz 3 erfolgenden Vorfeldkontrolle eines von den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei betriebenen Luftfahrzeugs von einem Vertreter dieses Unternehmens verweigert, so steht es der anderen Vertragspartei frei, anzunehmen, dass Anlass zu ernsthaften Bedenken der in Absatz 4 erwähnten Art besteht, und die in jenem Absatz erwähnten Schlussfolgerungen zu ziehen.

(6) Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebsgenehmigung eines oder mehrerer Unternehmen der anderen Vertragspartei unverzüglich dann auszusetzen oder zu ändern, wenn die erste Vertragspartei – als Ergebnis einer Vorfeldkontrolle oder einer Reihe von Vorfeldkontrollen oder weil ihr der Zugang zum Zweck einer Vorfeldkontrolle verweigert wird oder aufgrund

tratante según el párrafo 1 cuando las autoridades competentes de la Parte Contratante respectiva hayan comunicado a la otra Parte Contratante obligada a readmitir que en el caso concreto la estancia de la persona en cuestión en su territorio es ilegal.

Artículo 12

Seguridad del Tráfico Aéreo

(1) Cada Parte Contratante podrá solicitar en cualquier momento consultas sobre las normas de seguridad aplicadas por la otra Parte Contratante con respecto a las tripulaciones de vuelo, las aeronaves y la explotación de las aeronaves. Dichas consultas se celebrarán en un plazo de 30 días contados desde la fecha de la solicitud respectiva.

(2) Si tras celebrarse dichas consultas, una de las Partes Contratantes comprobara que, en los mencionados campos, la otra Parte Contratante no aplica ni ejecuta eficazmente normas de seguridad que, cuando menos, se correspondan con las exigencias mínimas establecidas en ese momento en aplicación del Convenio de Aviación Civil Internacional, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante sus comprobaciones y los pasos que se consideren necesarios para el cumplimiento de dichas exigencias mínimas, adoptando a su vez la otra Parte Contratante las correspondientes medidas de subsanación. En caso de que la otra Parte Contratante no adopte medidas adecuadas en el plazo de quince (15) días, será de aplicación lo establecido en el Artículo 4.

(3) Sin perjuicio de las obligaciones establecidas en el Artículo 33 del Convenio de Aviación Civil Internacional, se acuerda que cada aeronave utilizada por las empresas aéreas designadas en los servicios aéreos desde o hacia el territorio de la otra Parte Contratante podrá someterse, mientras se encuentre en el territorio de la otra Parte Contratante, a un control por parte de representantes autorizados de la otra Parte Contratante, siempre y cuando ello no conlleve un retraso inexigible; dicha inspección (control de pista) podrá efectuarse a bordo y en las inmediaciones de la aeronave y tendrá por objeto comprobar la validez de la documentación de la aeronave y de la tripulación de vuelo y el estado reconocible de la aeronave y de su equipo.

(4) Si de un control de pista o de una serie de controles de pista se derivan

a) serias sospechas de que una aeronave o la explotación de una aeronave no se corresponde con las exigencias mínimas establecidas en ese momento en aplicación del Convenio de Aviación Civil Internacional o

b) serias sospechas de que no se aplican ni ejecutan eficazmente las normas de seguridad establecidas en ese momento en aplicación del Convenio de Aviación Civil Internacional,

la Parte Contratante que efectúe el control podrá entender, en los términos del Artículo 33 del Convenio de Aviación Civil Internacional, que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado los certificados y licencias para la aeronave o la tripulación en cuestión o los requisitos de acuerdo con los cuales se explote la aeronave en cuestión no son iguales o superiores a las exigencias mínimas establecidas en aplicación del Convenio de Aviación Civil Internacional.

(5) En caso de que el acceso a efectos de un control de pista conforme al apartado 3 de una aeronave explotada por una empresa designada de una de las Partes Contratantes sea denegado por un representante de dicha empresa, la otra Parte Contratante podrá entender que concurren serias sospechas en los términos del párrafo 4 y sacar las conclusiones mencionadas en dicho apartado.

(6) Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o modificar inmediatamente la autorización de explotación de una o varias compañías aéreas de la otra Parte Contratante en caso de que la primera Parte Contratante – como consecuencia de un control de pista o de una serie de controles de pista, por denegársele el acceso a efectos de control de pista, en vir-

von Konsultationen oder auf andere Weise – zu dem Schluss kommt, dass für die Sicherheit des Betriebs eines Unternehmens sofortige Maßnahmen erforderlich sind.

(7) Jede Maßnahme einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit Absatz 2 oder 6 wird eingestellt, wenn die Grundlage für die Ergreifung dieser Maßnahme nicht mehr besteht.

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.

(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 werden, so weit durchführbar, auf der Grundlage gegenseitiger Konsultationen getroffen.

(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, so weit 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

tud de consultas o de otro modo – llegue a la conclusión de que procede adoptar medidas de urgencia para garantizar la seguridad de la explotación de una empresa aérea.

(7) Las medidas que las Partes Contratantes adopten en virtud de lo establecido en el párrafo 2 o en el párrafo 6 dejarán de aplicarse cuando desaparezca la causa que motivó su adopción.

Artículo 13

Seguridad aérea

(1) En conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita. Sin limitar la validez general de sus derechos u obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes actuarán, en particular, de conformidad con las disposiciones del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, el Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y el Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988 y complementario del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971.

(2) Las Partes Contratantes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y toda otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

(3) Cuando una aeronave civil sufra un apoderamiento ilícito o se produzca un incidente o amenaza de otros actos de interferencia ilícita contra la seguridad de una tal aeronave, sus pasajeros y tripulación, así como contra la seguridad de aeropuertos o de instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente en recíprocas consultas, facilitando las comunicaciones y las demás medidas oportunas, a fin de poner término a dicho incidente o amenaza tan rápidamente como ello sea posible con el mínimo riesgo para las vidas humanas.

(4) Cada Parte Contratante adoptará todas las medidas que considere factibles a efectos de garantizar que una aeronave que haya sido objeto de un apoderamiento ilícito o de otros actos de interferencia ilícita y que se encuentre en tierra de su respectivo territorio, sea retenida allí, siempre y cuando el despegue de la misma no se haga necesario, debido a la obligación de primera necesidad en cuanto a la protección de la vida de la tripulación y de los pasajeros. En la medida en la que ello sea factible, dichas medidas deberían ser adoptadas sobre la base de recíprocas consultas.

(5) Las Partes Contratantes actuarán en sus relaciones mutuas de conformidad con las disposiciones en materia de seguridad aérea establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y anexadas al Convenio de Aviación Civil Internacional, en la medida en que dichas disposiciones en materia de seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes; requerirán que los operadores de las aeronaves matriculadas en sus países y los operadores del sector de la navegación aérea que tengan su sede principal o su domicilio permanente en su territorio, así como los operadores de los aeropuertos situados en su territorio, actúen de conformidad con dichas disposiciones en materia de seguridad aérea.

(6) Cada Parte Contratante conviene en que puede exigirse a dichos operadores que observen las disposiciones sobre seguri-

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 Überprüfung 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

Überprüfen von Reisedokumenten und nicht einreiseberechtigten Personen

(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 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 stattdessen 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-

dad de la aviación que se mencionan en el párrafo 5, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante garantizará que en su territorio se apliquen de manera efectiva las medidas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación y el equipaje de mano, así como para realizar controles de seguridad adecuados en cuanto al equipaje, a la carga y a las provisiones de a bordo antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las Partes Contratantes estará también favorablemente predispuesta a atender toda solicitud de la otra Parte Contratante de que adopte medidas especiales razonables de seguridad con el fin de afrontar una amenaza determinada.

(7) En caso de que una Parte Contratane no se atuviere a las disposiciones en materia de seguridad aérea del presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante podrán recabar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de dicha Parte Contratante. Si transcurrido un mes desde la fecha de tal requerimiento no se lograre un acuerdo satisfactorio, ello constituirá motivo para denegar, revocar, limitar o condicionar la autorización de explotación de una o varias compañías aéreas de la Parte Contratante en cuestión. Si lo exigiere una emergencia, cualquier Parte Contratante podrá adoptar medidas provisionales antes de que expire el plazo de un mes.

Artículo 14

Control de los documentos de viaje y personas no autorizadas a la entrada

(1) Cada Parte Contratante autorizará en su territorio a las empresas designadas por la otra Parte Contratante que adopten medidas encaminadas a asegurar que sean transportados únicamente pasajeros en posesión de los documentos de viaje necesarios para la entrada en el territorio de la otra Parte Contratante o para el tránsito a través del mismo.

(2) Cada Parte Contratante se hará cargo, a efectos de control, de las personas que hayan sido rechazadas en el lugar de destino después de haberse constatado en el mismo que no estaban autorizadas a entrar en el país, si dichas personas han permanecido antes de su salida en el territorio de la Parte Contratante en cuestión. Las Partes Contratantes no volverán a mandar a dichas personas al país en el que se haya constatado que no estaban autorizadas a entrar.

(3) Esta disposición no impedirá a las autoridades volver a examinar el caso de una persona rechazada como no admisible para determinar si en su momento se la acepta en el Estado en cuestión o hacer gestiones para su transferencia, traslado o deportación al Estado del que sea ciudadana o en el que se la pueda aceptar por otros motivos. Cuando una persona que haya sido considerada no admisible haya perdido o destruido sus documentos de viaje, la Parte Contratante aceptará en su lugar un documento que dé fe de las circunstancias de embarque y de llegada, expedido por las autoridades públicas de la Parte Contratante donde la persona haya sido considerada no admisible.

Artículo 15

Intercambio de opiniones

Siempre que sea neceasario habrá un intercambio de opiniones entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes, a fin de lograr una estrecha cooperación y entendimiento en todos los asuntos relacionados con la aplicación del presente Convenio.

Artículo 16

Consultas

Cada Parte Contratante podrá solicitar en cualquier momento la celebración de consultas con el propósito de discutir modifi-

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.

caciones del presente Convenio o del Cuadro de Rutas, o cuestiones de interpretación. El mismo procedimiento se seguirá para la discusión de la aplicación del presente Convenio si cualquier Parte Contratante considera que un intercambio de opiniones de acuerdo con lo establecido en el Artículo 15 del presente Convenio no ha tenido un resultado satisfactorio. Las consultas comenzarán dentro de un plazo de dos meses contados a partir de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la solicitud.

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.

Artículo 17

Solución de litigios

(1) En caso de que una discrepancia resultante de la interpretación o aplicación del presente Convenio no pudiere ser resuelta de acuerdo con lo establecido en su Artículo 16, será sometida a un tribunal de arbitraje a petición de una de las Partes Contratantes.

(2) El tribunal de arbitraje se constituirá ad hoc conforme al siguiente procedimiento: Cada una de las Partes Contratantes designará un árbitro y los dos árbitros así designados nombrarán de común acuerdo a un nacional de un tercer Estado como árbitro dirimente, el cual será designado por los Gobiernos de las Partes Contratantes. Los árbitros y el árbitro dirimente serán designados respectivamente en el plazo de dos y tres meses, contados desde la fecha en que una Parte Contratante haya informado a la otra de su intención de someter la discrepancia a un tribunal de arbitraje.

(3) Si no se observaren los plazos mencionados en el párrafo 2 del presente Artículo, cada Parte Contratante podrá, a falta de otro acuerdo, solicitar al presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional que efectúe los nombramientos pertinentes. En caso de que el presidente sea nacional de una Parte Contratante o no pueda desempeñar su función por otras causas, efectuará los nombramientos el vicepresidente que le sustituya.

(4) El tribunal de arbitraje decidirá por mayoría de votos. Las decisiones serán obligatorias para ambas Partes Contratantes. Cada Parte Contratante sufragará los gastos de su árbitro, así como los que ocasione su representación en el procedimiento ante el tribunal de arbitraje; los gastos del árbitro dirimente y demás gastos serán sufragados a partes iguales por las dos Partes Contratantes. Por lo demás, el tribunal de arbitraje adoptará su propio reglamento.

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.

Artículo 18

Convenios multilaterales

Si entrare en vigor un convenio multilateral general de transporte aéreo aceptado por ambas Partes Contratantes, prevalecerán las disposiciones del mismo. Todas las discusiones que tengan por objeto determinar hasta qué punto las disposiciones de un convenio multilateral invalidan, sustituyen, modifican o completan el presente Convenio se regirán por lo dispuesto en el Artículo 16 del mismo.

Artikel 19

Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation und bei den Vereinten Nationen

(1) Dieses Abkommen und jede Änderung desselben werden von der Bundesrepublik Deutschland der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung übermittelt.

(2) Die Registrierung dieses Abkommens beim Sekretariat der Vereinten Nationen nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen wird unverzüglich nach seinem Inkrafttreten von der Vertragspartei veranlasst, in deren Hoheitsgebiet das Abkommen unterzeichnet wurde. Die andere Vertragspartei wird unter Angabe der VN-Registrierungsnummer von der erfolgten Registrierung unterrichtet, sobald diese vom Sekretariat der Vereinten Nationen bestätigt worden ist.

Artículo 19

Registro en la Organización de Aviación Civil Internacional y en las Naciones Unidas

(1) El presente Convenio y cualesquiera modificaciones del mismo serán comunicados por la República Federal de Alemania a la Organización de Aviación Civil Internacional para su registro.

(2) El registro del presente Convenio en el Secretariado de las Naciones Unidas según el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas será dispuesto inmediatamente después de su entrada en vigor por la Parte Contratante en cuyo territorio se firmó el Convenio. La otra Parte Contratante será informada sobre el registro realizado con indicación del número de registro de las Naciones Unidas en cuanto éste haya sido confirmado por el Secretariado de las Naciones Unidas.

Artikel 20

Ratifikation, Inkrafttreten, Geltungsdauer

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation; die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich in Berlin ausgetauscht.

(2) Dieses Abkommen tritt einen Monat nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

(3) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

(4) Dieses Abkommen wird bis zu einem Inkrafttreten nach Maßgabe des jeweiligen innerstaatlichen Rechts der Vertragsparteien vorläufig angewendet.

(5) Es besteht Einvernehmen zwischen den Vertragsparteien, dass das am 5. Juli 1968 in Bonn unterzeichnete, bisher nicht in Kraft getretene, Abkommen in gleicher Sache mit Unterzeichnung dieser Übereinkunft aufgehoben ist.

Artikel 21

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 Panama am 13. Dezember 1999 in zwei Urschriften, jede in deutscher und spanischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Artículo 20

Ratificación, entrada en vigor, vigencia

(1) El presente Convenio precisa la ratificación; los documentos de ratificación se intercambiarán en Berlín lo antes posible.

(2) El presente Convenio entrará en vigor un mes después del canje de los instrumentos de ratificación.

(3) El presente Convenio se concierta por tiempo indefinido.

(4) El presente Convenio se aplicará hasta su entrada en vigor de manera provisional, con sujeción al derecho interno de las Partes Contratantes.

(5) Existe acuerdo entre las Partes Contratantes en el sentido de que el Convenio sobre la misma materia que fue firmado en Bonn el 5 de julio de 1968 y no ha entrado en vigor hasta la fecha quedará derogado al firmarse el presente Convenio.

Artículo 21

Denuncia

Cada una de las Partes Contratantes podrá dar a conocer a la otra Parte Contratante, en todo momento, su decisión de finalizar el presente Convenio; simultáneamente, la denuncia será comunicada a la Organización de Aviación Civil Internacional. En tal caso, el Convenio dejará de tener vigencia 12 meses después de la recepción de la comunicación por la otra Parte Contratante, siempre y cuando la denuncia no se retire mediante acuerdo antes de la expiración de dicho plazo. Si la recepción de la comunicación no es ratificada por la otra Parte Contratante, se considerará como fecha de entrada el décimocuarto día tras la entrada de la comunicación en la Organización de Aviación Civil Internacional.

Hecho en Panamá el 13 de diciembre de 1999 en dos originales, en alemán y español, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
Por la República Federal de Alemania
von Neubronner
Elke Ferner

Für die Republik Panama
Por la República de Panamá
Ricardo Soto

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 13. Dezember 1999 in Panama unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Panama.

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, andere verbrauchbaren technischen Vorräte, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, für an Bord der Luftfahrzeuge genommene Treibstoffe, Schmieröle und andere verbrauchbare technische Vorräte sowie für 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. Kooperationsvereinbarungen zwischen den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien bedürfen der Genehmigung der Luftfahrtbehörden.

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 Abfertigung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post sowie das Recht des freien Verkaufs der Beförderungsdienste.

Absatz 2 schließt nicht aus, dass für vorübergehend ins Ausland entsandte Beschäftigte von Arbeitgebern mit Sitz in Deutschland die für diese Beschäftigten in Deutschland geltenden günstigeren öffentlich-rechtlichen Arbeitsschutzvorschriften weitergelten, sofern vom Arbeitgeber nicht tatsächlich oder rechtlich Unmögliches verlangt wird. Der in Deutschland ansässige Arbeitgeber von vorübergehend im Ausland tätigen Beschäftigten hat daher auch für diese Beschäftigten die öffentlich-rechtlichen Arbeitsschutzvorschriften einzuhalten, es sei denn, dies ist ihm rechtlich oder tatsächlich unmöglich.

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 Mindestanforderungen 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 21 enthalten die international üblichen Kündigungs-, Registrierungs- und Schlussbestimmungen sowie die Festlegung des Vorrangs eines mehrseitigen Luftverkehrsübereinkommens.

Bundesrat Drucksache **622/00** (Beschluss)

01.12.00

Beschluss
des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 13. Dezember 1999 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Panama über den Luftverkehr

Der Bundesrat hat in seiner 757. Sitzung am 1. Dezember 2000 beschlossen, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.

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