

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 6. August 1971 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik der Philippinen über den Luftverkehr

A. Zielsetzung

Der internationale Luftverkehr der Deutschen Lufthansa ist nur möglich, wenn die ausländischen Staaten, die angeflogen werden sollen, in einem zweiseitigen Luftverkehrsabkommen die entsprechenden Verkehrsrechte gewähren.

B. Lösung

Die Republik der Philippinen und die Bundesrepublik Deutschland gewähren sich gegenseitig das Recht des Überfluges, das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken, das Recht, Fluggäste, Post und Fracht abzusetzen und aufzunehmen.

Kabotagerechte können nicht beansprucht werden.

C. Alternativen

entfallen.

D. Kosten

Es entstehen keine Kosten.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
I/4 (III/4) — 971 05 — Lu 31/75

Bonn, den 25. Juni 1975

An den Präsidenten
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 6. August 1971 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik der Philippinen über den Luftverkehr mit Begründung.

Der Wortlaut des Abkommens in deutscher und englischer Sprache sowie die Denkschrift zum Abkommen sind beigelegt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 421. Sitzung am 20. Juni 1975 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzesentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Schmidt

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 6. August 1971 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik der Philippinen über den Luftverkehr

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

Artikel 1

Dem in Manila am 6. August 1971 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik der Philippinen 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 17 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung

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 des Grundgesetzes erforderlich, da die in Artikel 4 des Abkommens vorgesehenen Vergünstigungen auch die Biersteuer berühren.

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 17 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

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

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

Air Transport Agreement
Between the Federal Republic of Germany and
the Republic of the Philippines

Die Bundesrepublik Deutschland
und
die Republik der Philippinen,

im folgenden als Vertragsparteien bezeichnet,

als Parteien des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegt wurde,

in dem Wunsch, ein Abkommen zur Einrichtung und zum Betrieb eines Fluglinienverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen,

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit der Zusammenhang nichts anderes erfordert,

- (a) „Luftfahrtbehörde“: in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr oder jede Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesem Minister gegenwärtig obliegenden Aufgaben oder ähnlicher Aufgaben ermächtigt ist; in bezug auf die Republik der Philippinen die Zivilluftfahrtbehörde oder jede Person oder Stelle, die zur Ausübung der dieser Zivilluftfahrtbehörde gegenwärtig obliegenden Aufgaben oder ähnlicher Aufgaben ermächtigt ist;
- (b) „bezeichnetes Unternehmen“: ein Luftverkehrsunternehmen, das eine Vertragspartei durch schriftliche Notifikation nach Artikel 3 der anderen Vertragspartei für den Betrieb des Fluglinienverkehrs auf den nach Maßgabe des Artikels 2 Absatz 3 festgelegten Linien bezeichnet hat;
- (c) „Hoheitsgebiet“: in bezug auf eine Vertragspartei die der Staatshoheit, Oberhoheit, dem Schutz, der Treuhandschaft oder Verwaltung dieser Vertragspartei unterstehenden Landgebiete und angrenzenden Hoheitsgewässer;
- (d) „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 sowie aller Änderungen der Anhänge oder des Abkommens selbst nach dessen Artikeln 90 und 94;
- (e) „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“, „Luftverkehrsunternehmen“ und „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“: dasselbe wie in Artikel 96 des Zivilluftfahrt-Abkommens;
- (f) „vereinbarter Fluglinienverkehr“: jeden auf den nach Artikel 2 Absatz 3 festgelegten Linien betriebenen planmäßigen Fluglinienverkehr.

The Federal Republic of Germany
and
the Republic of the Philippines,

hereinafter described as the Contracting Parties,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th day of December, 1944, and

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing and operating air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

Article 1

For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires:

- (a) the term „aeronautical authorities“ means, in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Minister of Transport or any person or body authorized to perform any function exercised at present by the said Minister or similar functions, and in the case of the Republic of the Philippines, the Civil Aeronautics Board or any person or body authorized to perform any function exercised at present by said Civil Aeronautics Board or similar functions;
- (b) the term „designated airline“ means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of the present Agreement, for the operation of the air services on the routes specified in accordance with paragraph (3) of Article 2 of the present Agreement;
- (c) the term „territory“ in relation to a Contracting Party means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection, trusteeship or administration of that Contracting Party;
- (d) the term „Convention“ means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof;
- (e) the terms „air service“, „international air service“, „airline“ and „stop for non-traffic purposes“ have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- (f) the term „agreed services“ means any scheduled air services operated on the routes specified in accordance with paragraph (3) of Article 2 of the present Agreement.

Artikel 2

(1) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte zum Zwecke der Einrichtung des vereinbarten Fluglinienverkehrs.

(2) Vorbehaltlich dieses Abkommens genießt das von jeder Vertragspartei bezeichnete Unternehmen beim Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs folgende Rechte:

- (a) das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
- (b) in dem genannten Hoheitsgebiet Landungen zu nicht-gewerblichen Zwecken vorzunehmen und
- (c) in dem genannten Hoheitsgebiet an den Punkten, die in dem in Absatz 3 erwähnten Fluglinienplan für jede Linie festgelegt sind, zu landen, um im internationalen Verkehr Fluggäste, Post und Fracht, die von den im Fluglinienplan festgelegten anderen Punkten kommen oder für diese bestimmt sind, abzusetzen und aufzunehmen.

(3) Die Linien, auf welchen die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien Fluglinienverkehr betreiben dürfen, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch Notenwechsel zwischen den Regierungen der Vertragsparteien vereinbart wird.

(4) Absatz 2 ist nicht so auszulegen, als werde dem Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei das Recht übertragen, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zur entgeltlichen Beförderung Fluggäste, Post oder Fracht aufzunehmen, deren Bestimmungsort ein anderer Punkt im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ist.

Artikel 3

(1) Jede Vertragspartei hat das Recht, der anderen Vertragspartei ein Luftverkehrsunternehmen zum Zwecke der Durchführung des vereinbarten Fluglinienverkehrs schriftlich zu bezeichnen.

(2) Nach Empfang der schriftlichen Bezeichnung erteilt die andere Vertragspartei vorbehaltlich der Absätze 3, 4 und 5 dem bezeichneten Unternehmen durch ihre Luftfahrtbehörde unverzüglich die entsprechende Betriebsgenehmigung.

(3) Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei kann von einem durch die andere Vertragspartei bezeichneten Unternehmen den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, die Voraussetzungen der Gesetze und sonstigen Vorschriften zu erfüllen, die diese Luftfahrtbehörde im Einklang mit den Zivilluftfahrt-Abkommen auf den Betrieb des internationalen gewerblichen Fluglinienverkehrs unter Anlegung eines vernünftigen Maßstabs üblicherweise anwendet.

(4) Jede Vertragspartei hat das Recht, einem Luftverkehrsunternehmen die Bewilligung der in Absatz 2 genannten Betriebsgenehmigung abzulehnen, zu verweigern oder zu widerrufen oder für die Ausübung der in dieser Genehmigung aufgeführten Rechte einem Luftverkehrsunternehmen die von ihr erforderlich gehaltenen Auflagen zu machen, falls ihr nicht nachgewiesen wird, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Luftverkehrsunternehmen und die tatsächliche Kontrolle über dasselbe der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat, oder Staatsangehörigen dieser Vertragspartei zustehen.

(5) Bei der Ausübung der in der Betriebsgenehmigung nach Absatz 2 gewährten Rechte untersteht das bezeichnete Unternehmen den gesetzlichen Befugnissen der Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien, damit diese die Durchführung des Artikels 8 gewährleisten können.

Article 2

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing the agreed services.

(2) Subject to the provisions of the present Agreement, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service, the following privileges:

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
- (c) to make stops in the said territory at the points enumerated on any route specified in the Route Schedule referred to in paragraph (3) of this article for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, mail and cargo coming from or destined for other points so specified.

(3) The routes over which the designated airlines of the Contracting Parties will be authorized to operate shall be specified in a Route Schedule to be agreed upon in an exchange of notes between the Governments of the Contracting Parties.

(4) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, mail or cargo carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services.

(2) On receipt of such designation, the other Contracting Party, through its aeronautical authorities shall, subject to the provisions of paragraphs (3), (4) and (5) of this Article, grant without delay to the airline designated the appropriate operating authorization.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by them in a manner not inconsistent with the Convention to the operation of international commercial air services.

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse, withhold or revoke the grant to an airline of the operating authorization referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary in the exercise by an airline of the privileges specified in such authorization in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

(5) The exercise by the designated airline of the privileges granted in the appropriate operating authorization as mentioned in paragraph (2) of this Article, shall be subject to the statutory powers of the aeronautical authorities of the Contracting Parties in order to ensure the implementation by the said authorities of the provisions of Article 8 of this Agreement.

(6) Jede Vertragspartei hat das Recht, die Ausübung der in Artikel 2 Absatz 2 aufgeführten Rechte durch ein Luftverkehrsunternehmen auszusetzen oder für die Ausübung dieser Rechte einem Luftverkehrsunternehmen die von ihr für erforderlich gehaltenen Auflagen zu machen, falls dieses es unterläßt, die in Artikel 7 aufgeführten Gesetze und sonstigen Vorschriften zu befolgen oder es sonstwie unterläßt, den Fluglinienverkehr in Übereinstimmung mit den in diesem Abkommen vorgeschriebenen Bedingungen zu betreiben; hierbei wird vorausgesetzt, daß dieses Recht nur nach Konsultation der anderen Vertragspartei ausgeübt wird, es sei denn, daß die sofortige Aussetzung der Rechte oder Festsetzung von Auflagen erforderlich ist, um weitere Verstöße gegen die Gesetze und sonstigen Vorschriften zu verhindern.

Artikel 4

(1) Die von einem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen, aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte (wie Nahrungsmittel, Getränke und Tabakwaren), sind von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben befreit. Dies gilt auch, soweit die an Bord der Luftfahrzeuge befindlichen Waren auf dem Flug über das Hoheitsgebiet der letztgenannten Vertragspartei verbraucht werden.

(2) Ausschließlich zum Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs bestimmte 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 um aus dem Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei auf andere Weise wieder ausgeführt zu werden, sind — mit Ausnahme von Abgaben, die erbrachten Dienstleistungen entsprechen — von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben befreit.

(3) Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei genommen und beim Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs verwendet werden, sind von den in Absatz 1 bezeichneten Zöllen und sonstigen Abgaben und von etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben befreit.

(4) Die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Güter können auf Verlangen unter Zollüberwachung oder -kontrolle gehalten werden. Die nach diesem Artikel gewährten Befreiungen können der Einhaltung besonderer Formalitäten unterworfen werden, die in dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, welche die Befreiungen gewährt, üblicherweise angewendet werden.

Artikel 5

Das bezeichnete Unternehmen einer jeden Vertragspartei ist berechtigt, auf den Flughäfen und in den Städten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei sein eigenes technisches und Geschäftspersonal für die Zwecke des Betriebs des vereinbarten Fluglinienverkehrs zu unterhalten. Arbeitserlaubnisse oder Visa beim Nachweis eines vereinbarten Arbeitsverhältnisses werden nach den Gesetzen und sonstigen Vorschriften der Vertragsparteien erteilt.

(6) Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 of this Agreement, or to impose such conditions as it may deem necessary in the exercise by an airline of those privileges in any case where the airline fails to comply with the laws and regulations referred to in Article 7 hereof or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws or regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 4

(1) Aircraft operated by the designated airline of either Contracting Party and entering, departing again from, or flying across the territory of the other Contracting Party, as well as fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft, shall be exempt from customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation or transit of goods. This shall also apply to goods on board the aircraft consumed during the flight across the territory of the latter Contracting Party.

(2) Fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores intended solely for use in the operation of the agreed services and temporarily imported into the territory of either Contracting Party, there to be immediately or after storage installed in or otherwise taken on board the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party, or to be otherwise exported again from the territory of the former Contracting Party, shall, with the exception of charges corresponding to the service performed, be exempt from the same customs duties and other charges mentioned in paragraph (1) of this Article.

(3) Fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores taken on board the aircraft of the designated airline of either Contracting Party and used in the operation of the agreed services, shall be exempt from customs duties and other charges mentioned in paragraph (1) of this Article, as well as from any other special consumption charges.

(4) The materials referred to in paragraphs (1) to (3) of this Article may be required to be kept under customs supervision and control. The exemptions granted under this Article may be subject to compliance with particular formalities normally applicable in the territory of the Contracting Party granting the exemptions.

Article 5

The designated airline of either Contracting Party is authorized to maintain in the airports and cities in the territory of the other Contracting Party its own technical and managerial personnel for the purpose of operating the agreed services. Work permits or prearranged employment visas shall be granted subject to the laws and regulations of the Contracting Parties.

Artikel 6

Gebühren, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, dürfen nicht höher als die Gebühren sein, die für Luftfahrzeuge eines inländischen Unternehmens beim Betrieb eines ähnlichen internationalen Fluglinienverkehrs erhoben werden.

Artikel 7

(1) Die Gesetze und sonstigen Vorschriften einer Vertragspartei über den Ein- und Ausflug der im internationalen Fluglinienverkehr verwendeten Luftfahrzeuge nach oder aus ihrem Hoheitsgebiet sowie über den Betrieb oder den Verkehr dieser Luftfahrzeuge innerhalb ihres Hoheitsgebiets werden auf die Luftfahrzeuge eines von der anderen Partei bezeichneten Unternehmens angewendet; sie sind von diesen Luftfahrzeugen beim Einflug, Ausflug und innerhalb des Hoheitsgebiets der erstgenannten Vertragspartei zu befolgen.

(2) Die Gesetze und sonstigen Vorschriften einer Vertragspartei über den Einflug, Aufenthalt oder Ausflug von Fluggästen, Besatzung oder Fracht eines Luftfahrzeugs nach oder aus ihrem Hoheitsgebiet, wie z. B. Einreise-, Abfertigungs-, Einwanderungs-, Paß-, Zoll- und Quarantänenvorschriften, sind beim Einflug, Ausflug oder innerhalb des Hoheitsgebiets der erstgenannten Vertragspartei zu befolgen.

Artikel 8

Um ein Gleichgewicht zwischen dem Beförderungsangebot des vereinbarten Fluglinienverkehrs und dem öffentlichen Bedarf an Luftverkehrsleistungen, wie sie von den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien festgelegt sind, zu erreichen und zu erhalten, wird folgendes vereinbart:

(1) Den bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den vereinbarten Fluglinienverkehr zwischen den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien zu betreiben;

(2) bei dem Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs nimmt das bezeichnete Unternehmen einer jeden Vertragspartei auf die Interessen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien von diesem Unternehmen betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird;

(3) das von dem bezeichneten Unternehmen einer jeden Vertragspartei auf einzelnen Abschnitten der festgelegten Linien oder Teilen derselben bereitgestellte Beförderungsangebot richtet sich nach dem Bedürfnis der Öffentlichkeit nach Luftverkehrsleistungen und den Verkehrsinteressen der betroffenen Unternehmen, wie sie in diesem Abkommen geregelt sind;

(4) der von einem bezeichneten Unternehmen auf den festgelegten Linien betriebene Fluglinienverkehr dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussichtlichen Verkehrsnachfrage zwischen dem Staat, dem das Unternehmen angehört, und dem Staat, in dem der Endpunkt der Fluglinie liegt, angemessen ist. Das Recht des bezeichneten Unternehmens einer jeden Vertragspartei, auf Punkten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei im internationalen Fluglinienverkehr von oder nach dritten Staaten auf den festgelegten Linien gewerbliche Zwischenlandungen einzulegen, wird im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs ausgeübt und unterliegt den allge-

Article 6

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

Article 7

(1) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of the first Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party as to the entrance into, stay within or departure from its territory of passengers, crew, or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, and quarantine shall be complied with upon entrance into or departure from or while within the territory of the first Contracting Party.

Article 8

For the purpose of achieving and maintaining equilibrium between the capacity of the agreed services and the requirements of the public for air transport, as determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties, it is agreed that:

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services between the territories of the Contracting Parties;

(2) In the operation of the agreed services, the designated airline of either Contracting Party shall take into account the interest of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline operates over the same routes or parts thereof;

(3) The capacity provided by the designated airline of each Contracting Party on different sections of the specified routes or parts thereof shall bear a close relationship to the needs of the public for air transport and to the traffic interests of the airlines concerned as provided in the present Agreement;

(4) The services provided by a designated airline on the specified routes shall retain, as their primary objective, the provision of capacity adequate to the foreseeable traffic demand between the country of which such airline is a national and the country of ultimate destination of the traffic. The right of the designated airline of either Contracting Party to embark and to disembark, at points in the territory of the other Contracting Party, international traffic destined for or coming from third countries on the specified routes shall be applied in the interest of an orderly development of international air transport and be subject to the general principles that capacity shall be related to:

meinen Grundsätzen, nach denen das Beförderungsangebot wie folgt anzupassen ist:

- (a) an den Verkehrsbedarf zwischen dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat, und dem Bestimmungsort des Verkehrs auf den festgelegten Linien;
- (b) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebs der Fluglinien des Durchgangsverkehrs und
- (c) an die Bedürfnisse des Luftverkehrs in dem durchflogenen Gebiet unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs.

Artikel 9

(1) Die bei dem vereinbarten Fluglinienverkehr anzuwendenden Tarife werden unter Berücksichtigung aller Umstände wie der Betriebskosten, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten des Fluglinienverkehrs auf den verschiedenen Linien (wie etwa normale Geschwindigkeit und Reisekomfort) und unter Berücksichtigung der von anderen Unternehmen, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, angewendeten Tarife festgesetzt.

(2) Die Tarife werden nach Möglichkeit zwischen den bezeichneten Unternehmen für jede Linie vereinbart. Hierbei richten sich die bezeichneten Unternehmen nach den Beschlüssen, die auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) angewendet werden können, oder die bezeichneten Unternehmen vereinbaren die Tarife unmittelbar miteinander nach Konsultierung, falls sie dies für angebracht halten, der Luftverkehrsunternehmen dritter Staaten, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben.

(3) Die auf diese Weise vereinbarten Tarife werden den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens dreißig Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt; dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

(4) Kommt zwischen den bezeichneten Unternehmen eine Vereinbarung nach Absatz 2 nicht zustande oder erklärt sich die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei mit den ihr nach Absatz 3 zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so setzen die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien die Tarife für Linien und Linienteile, über die eine Übereinstimmung nicht erreicht worden ist, im gegenseitigen Einvernehmen fest.

(5) Wird zwischen den Luftfahrtbehörden eine Einigung über die Genehmigung eines ihnen nach Absatz 3 vorgelegten Tarifs und über die Festsetzung eines Tarifs nach Absatz 4 nicht erzielt, so wird die Streitigkeit nach Artikel 13 beigelegt.

(6) Die nach diesem Artikel gebildeten Tarife bleiben solange in Kraft, bis neue Tarife nach Maßgabe dieses Artikels festgesetzt worden sind.

Artikel 10

Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine, die von einer Vertragspartei erteilt oder als gültig anerkannt sind und noch Gültigkeit besitzen, werden von der anderen Vertragspartei für den Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs als gültig anerkannt. Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen, die ihren eigenen Staatsangehörigen von einem anderen Staat erteilt oder als gültig anerkannt worden sind, zu verweigern.

- (a) the traffic requirements between the territory of the Contracting Party which has designated the airline and the destination of the traffic on the specified routes;
- (b) the requirements of an economical operation of through traffic routes; and
- (c) the air transport needs of the area through which the airline passes after taking into account local and regional services.

Article 9

(1) The tariffs to be charged on any agreed service shall be fixed with due regard to all factors such as cost of operation, a reasonable profit, the characteristics of the services on the various routes (such as standards of speed and accommodation), and the tariffs charged by any other airlines which operate over the same routes or parts thereof.

(2) The tariffs shall, if possible, be agreed for each route between the designated airlines. For this purpose the designated airlines shall be guided by such decisions as are applicable under the tariff conference procedures of the International Air Transport Association (IATA), or shall agree on such tariffs directly between themselves after consultation, where deemed suitable, with airlines of third countries which operate over the same routes or parts thereof.

(3) The tariffs so agreed shall be submitted for approval by the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction; in special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of said authorities.

(4) If no agreement has been reached between the designated airlines in accordance with paragraph (2) of this Article, or if the aeronautical authority of one Contracting Party does not consent to the tariffs submitted for its approval in accordance with paragraph (3) of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall by common accord fix those tariffs for the routes or parts thereof on which there is lack of agreement or consent.

(5) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (3) of this Article and on the determination of any tariff under paragraph (4), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 13 of this Agreement.

(6) The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article 10

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize certificates of competency and licenses granted to its own nationals or rendered valid by another State.

Artikel 11

Im Geiste enger Zusammenarbeit veranstalten die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien von Zeit zu Zeit einen Meinungsaustausch, um die Durchführung und die zufriedenstellende Beachtung dieses Abkommens und des Fluglinienplans zu gewährleisten.

Artikel 12

(1) Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder von Fragen über seine Auslegung und Durchführung kann eine Vertragspartei jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gleiche gilt für Angelegenheiten des Fluglinienplans, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel 11 ohne Erfolg geblieben ist. Die Konsultation beginnt binnen sechzig Tagen nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

(2) Wird eine Einigung über eine Änderung dieses Abkommens erzielt, so tritt die Änderung in Kraft, wenn sie nach dem in Artikel 17 geregelten Verfahren genehmigt worden ist.

(3) Wird eine Einigung über eine Änderung des Fluglinienplans als Ergebnis einer Konsultation nach Absatz 1 oder als Ergebnis eines Meinungsaustauschs durch die Luftfahrtbehörden nach Artikel 11 erzielt, so tritt die Änderung mit dem Austausch diplomatischer Noten in Kraft.

Artikel 13

(1) Bei Streitigkeiten zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens bemühen sich die Vertragsparteien zunächst, diese auf dem Verhandlungsweg beizulegen. Diese Verhandlungen werden binnen sechzig Tagen aufgenommen, nachdem der entsprechende Antrag einer Vertragspartei bei der anderen eingegangen ist.

(2) Gelingt es den Vertragsparteien nicht, auf dem Verhandlungswege eine gütliche Einigung zu erreichen, so wird die Streitigkeit einem Schiedsgericht zur Entscheidung unterbreitet. Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall wie folgt gebildet: jede Vertragspartei bestellt ein Mitglied, und beide Mitglieder einigen sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann, der von den Regierungen der beiden Vertragsparteien zu bestellen ist. Die Mitglieder werden binnen sechzig Tagen, der Obmann binnen neunzig Tagen bestellt, nachdem eine Vertragspartei der anderen ihre Absicht mitgeteilt hat, die Streitigkeit einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(3) Unterläßt es eine Vertragspartei, innerhalb der festgesetzten Frist ihren Schiedsrichter zu benennen, oder wird über den dritten Schiedsrichter keine Einigung erzielt, so kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bitten, je nach Lage des Falles einen oder mehrere Schiedsrichter zu ernennen. In diesem Fall muß der dritte Schiedsrichter Angehöriger eines dritten Staates sein und den Vorsitz im Schiedsgericht führen. Ist der Präsident des Rates ein Staatsangehöriger einer der Vertragsparteien oder ist er aus einem anderen Grund an der Wahrnehmung seiner Aufgabe verhindert, so soll der ihn vertretende Vizepräsident die erforderlichen Ernennungen vornehmen.

(4) Das Schiedsgericht bemüht sich, die Streitigkeit durch einstimmige Entscheidung beizulegen. Ist dies nicht möglich, so wird die Streitigkeit durch Stimmenmehrheit beigelegt. Diese Entscheidungen sind für beide Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die

Article 11

In the spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall, from time to time, exchange views in order to ensure the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the present Agreement and the Route Schedule.

Article 12

(1) Consultation may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of discussing amendments to the present Agreement or questions relating to its interpretation or implementation. The same applies to matters pertaining to the Route Schedule if either Contracting Party considers that an exchange of views within the meaning of Article 11 has not produced any satisfactory results. Such consultation shall begin within sixty (60) days from the date of receipt by the other Contracting Party of any such request.

(2) Should agreement be reached on amendment of this Agreement such amendment shall become effective when it has been approved in accordance with the procedure set forth in Article 17 of this Agreement.

(3) Should agreement be reached on amendment of the Route Schedule, as a result of a consultation as provided in paragraph (1) of this Article, or as a result of an exchange of views by the aeronautical authorities as provided in Article 11 of this Agreement, such amendment shall become effective on the date of the exchange of diplomatic notes.

Article 13

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle it by negotiation between themselves. This negotiation shall begin within sixty (60) days after receipt of the request by one Contracting Party from the other.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be submitted for decision to an arbitral tribunal. Such tribunal shall be constituted ad hoc as follows: each Contracting Party shall appoint one member, and these two members shall agree upon a national of a third State as their chairman to be appointed by the Governments of the two Contracting Parties. Such members shall be appointed within sixty (60) days, and such chairman within ninety (90) days, from the date on which either Contracting Party has informed the other Contracting Party of its intention to submit the disagreement to an arbitral tribunal.

(3) If either Contracting Party fails to designate its arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not agreed upon, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators, as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as chairman of the arbitral tribunal. If the President of the Council is a national of either Contracting Party or if he is otherwise prevented from discharging this function, the Vice-President deputizing for him should make the necessary appointments.

(4) The arbitral tribunal shall endeavor to resolve the dispute by unanimous vote. However, if this is not possible, the dispute shall be resolved by majority vote. Such decisions shall be binding on both Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the costs of its

Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Obmanns sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst und bestimmt seinen Sitz.

Artikel 14

Eine Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit gegenüber der anderen Vertragspartei schriftlich kündigen. Diese Kündigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen. Im Falle der Kündigung tritt dieses Abkommen zwölf Monate nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern nicht die Kündigung vor Ablauf dieser Zeit durch Vereinbarung zwischen den Vertragsparteien zurückgenommen wird. Wird der Eingang der Kündigung von der anderen Vertragspartei nicht bestätigt, so gilt als Eingangstag der vierzehnte Tag nach dem Eingang der Kündigung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation.

Artikel 15

(1) Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor.

(2) Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen aufhebt, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 12 statt.

Artikel 16

Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenwechsel in bezug auf den Fluglinienplan werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung mitgeteilt.

Artikel 17

Dieses Abkommen tritt dreißig Tage nach dem Austausch der diplomatischen Noten in Kraft, mit denen angezeigt wird, daß den verfassungsmäßigen und sonstigen von jeder Vertragspartei für das Inkrafttreten dieses Abkommens verlangten Förmlichkeiten entsprochen worden ist.

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten, von ihren Regierungen hierzu gehörig befugten Bevollmächtigten dieses Abkommen unterschrieben und mit ihrem Siegel versehen.

GESCHEHEN zu Manila am 6. August 1971 in vier Urschriften, je zwei in deutscher und in englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects the arbitral tribunal shall prescribe its own procedure and shall determine its seat.

Article 14

Either Contracting Party may at any time give to the other Contracting Party written notice of termination of the present Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, the present Agreement shall terminate within twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement between the Contracting Parties before the expiration of that period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 15

(1) In the event of a general multilateral air transport convention accepted by the Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention shall prevail.

(2) Any discussions with a view to determining the extent to which the present Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention, shall take place in accordance with the provisions of Article 12 of this Agreement.

Article 16

The present Agreement, any amendments to it and any exchange of notes relating to the Route Schedule shall be communicated to the International Civil Aviation Organization for registration.

Article 17

The present Agreement shall enter into force and effect thirty (30) days after the exchange of diplomatic notes indicating that the formalities constitutional or otherwise, required by each Contracting Party for the entry into force of the present Agreement, have been complied with.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement and affixed thereto their seals.

DONE at Manila, on 6 August 1971 in four originals, two each in the English and German languages, all four texts being equally authentic.

Für die Bundesrepublik Deutschland:
For the Federal Republic of Germany:
von Buddenbrock

Für die Republik der Philippinen:
For the Republic of the Philippines:
Carlos P. Romulo

Denkschrift zum Abkommen**I.****Allgemeines**

Schwerpunkt des deutschen Luftverkehrs ist der internationale Fluglinienverkehr. Er kann nur betrieben werden, wenn die ausländischen Staaten, die überflogen oder angeflogen werden sollen, deutschen Luftfahrtunternehmen entsprechende Verkehrsrechte gewähren. Nach allgemeinen internationalen Gepflogenheiten werden diese Rechte grundsätzlich in zweiseitigen Luftverkehrsabkommen eingeräumt.

Das deutsch-philippinische Luftverkehrsabkommen ist das 56. Luftverkehrsabkommen, das den gesetzgebenden Körperschaften nach Wiederherstellung der Lufthoheit zur Zustimmung vorgelegt wird. Es wurde nach Delegationsverhandlungen, die in der Zeit vom 9. bis 12. März 1970 in Manila stattfanden, dort am 6. August 1971 unterzeichnet.

Die eingeräumten Verkehrsrechte sind in einem Fluglinienplan festgelegt, der am Tag der Unterzeichnung des Abkommens durch Notenaustausch vereinbart wurde (siehe Artikel 2 Abs. 3 des Abkommens). Diese Form der Vereinbarung wurde gewählt, um die Fluglinienrechte den Verkehrsanforderungen jeweils leichter anpassen zu können.

Nach dem Fluglinienplan ist das von der Bundesrepublik Deutschland bezeichnete Luftfahrtunternehmen berechtigt, folgende Fluglinien zu betreiben:

Von einem Punkt in der Bundesrepublik Deutschland über Rom oder Athen, Karachi, New Delhi, Colombo, Bangkok, Hongkong nach Manila und weiter nach Tokio.

Auf der Teilstrecke Hongkong—Manila und zurück werden keine Verkehrsrechte gewährt, jedoch sind Flugunterbrechungen gestattet.

Das von der Republik der Philippinen bezeichnete Luftfahrtunternehmen ist berechtigt, folgende Fluglinien zu betreiben:

Von einem Punkt in den Philippinen über Bangkok, Karachi, Teheran, Tel Aviv, Rom nach einem Punkt in Deutschland und weiter nach einem Punkt im Osten der Vereinigten Staaten von Amerika.

II.**Besonderes**

Das Abkommen entspricht im wesentlichen dem deutschen Musterentwurf für zweiseitige Luftverkehrsabkommen.

Artikel 1

erläutert die Bedeutung der in dem Abkommen verwendeten Begriffe.

Artikel 2

behandelt den Fluglinienplan und legt die Rechte fest, welche sich die Vertragsparteien zur Durchführung des Fluglinienverkehrs durch die nationa-

len Unternehmen gegenseitig einräumen. Gewährt werden das Recht des Überflugs (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), das Recht, Fluggäste, Post und Fracht abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit), wobei die Beförderung auch von und nach Punkten vorgenommen werden kann, die nicht im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei liegen (5. Freiheit). Alle Rechte werden nur zur Durchführung des internationalen Luftverkehrs eingeräumt. Daraus ergibt sich, daß Kabotagerechte, d. h. Rechte zur entgeltlichen Beförderung von Personen, Post oder Fracht innerhalb des Hoheitsgebietes einer Vertragspartei nicht beansprucht werden können.

Artikel 3

regelt die Erteilung und den Widerruf der Betriebsgenehmigung zur Durchführung des Linienverkehrs.

Artikel 4

bestimmt, daß Luftfahrtbetriebsstoffe, Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände sowie Bordvorräte, die bei der Durchführung des Fluglinienverkehrs in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingeführt werden, zoll- und abgabenfrei bleiben.

Artikel 5

enthält Bestimmungen über die Beschäftigung von eigenem technischen und Geschäftspersonal der bezeichneten Unternehmen.

Artikel 6

stellt sicher, daß das bezeichnete Unternehmen der einen Vertragspartei im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen nicht mit höheren Gebühren belastet wird als ein inländisches Luftfahrtunternehmen.

Artikel 7

bestimmt, daß die Luftfahrzeuge eines von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmens einschließlich der Besatzungen und der Fluggäste, die sich im Gebiet eines anderen Vertragsstaates befinden, der innerstaatlichen Gesetzgebung dieses Staates unterworfen sind.

Artikel 8

gewährleistet, daß die Beförderungsangebote (Nutzlast und Häufigkeit des Verkehrs) der bezeichneten Unternehmen in ein angemessenes Verhältnis zur Verkehrsnachfrage gebracht werden, und verpflichtet die Vertragsparteien zur gerechten Behandlung der von ihnen bezeichneten Luftfahrtunternehmen und hält diese zur gegenseitigen Rücksichtnahme an.

Artikel 9

enthält die Grundsätze, nach denen die auf den vereinbarten Linien anzuwendenden Tarife zu bilden sind.

Artikel 10

sieht die gegenseitige Anerkennung der von den Vertragsstaaten ausgestellten oder als gültig anerkannten Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine vor.

Artikel 11 bis 13

befassen sich mit dem Meinungsaustausch der Luftfahrtbehörden, der Konsultation zwischen den Vertragsparteien und dem Schiedsverfahren. Entsprechende Regelungen sind in Luftverkehrsabkommen üblich und zur Ausgleichung möglicher Meinungsverschiedenheiten zweckmäßig.

Artikel 14 bis 17

enthalten die international üblichen Kündigungs-, Registrierungs- und Schlußbestimmungen.

III.**Geltungsbereich**

Im Hinblick auf Artikel 5 des Zwölften Teils des Überleitungsvertrages und auf Abschnitt III Buchstabe b der „Erklärung über Berlin“ der Alliierten Kommandatura Berlin vom 5. Mai 1955 — BKC/L (55) 3 — konnte das Land Berlin nicht in das Abkommen einbezogen werden. Eine Erstreckung des Abkommens und des Gesetzes auf Berlin muß der künftigen politischen Entwicklung vorbehalten bleiben.