

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 21. Mai 1974 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Finnland über den Fluglinienverkehr

A. Zielsetzung

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

B. Lösung

Die Republik Finnland und die Bundesrepublik Deutschland gewähren sich gegenseitig das Recht des Überfluges (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), das Recht, Fluggäste, Post und Fracht gewerblich im internationalen Fluglinienverkehr abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit). Kabotagerechte sind ausgeschlossen.

C. Alternativen

Vertragsloser Zustand mit nicht gesicherten Verkehrsrechten.

D. Kosten

Es entstehen keine Kosten.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (34) — 971 05 — Lu 47/79

Bonn, den 16. Mai 1979

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 21. Mai 1974 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Finnland über den Fluglinienverkehr mit Begründung.

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

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 472. Sitzung am 11. Mai 1979 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzesentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Schmidt

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 21. Mai 1974 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Finnland über den Fluglinienverkehr

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

Artikel 1

Dem in Bonn am 21. Mai 1974 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Finnland über den Fluglinienverkehr 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 16 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Abkommen findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 105 Abs. 3 in Verbindung mit Artikel 106 Abs. 2 Nr. 5 und Abs. 3 des Grundgesetzes erforderlich, da die in Artikel 6 des Abkommens vorgesehenen Vergünstigungen auch die Umsatzsteuer und die Biersteuer berühren.

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 16 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 Finnland
über den Fluglinienverkehr

Air Services Agreement
between the Federal Republic of Germany
and the Republic of Finland

Die Bundesrepublik Deutschland
und
die Republik Finnland,

The Federal Republic of Germany
and
the Republic of Finland,

als Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO),

Being parties to the Convention on International Civil Aviation (ICAO) opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,

in dem Wunsche, den Fluglinienverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu regeln,

Desiring to make arrangements for the regulation of air services between and beyond their respective territories,

haben folgendes vereinbart:

Have agreed as follows:

Artikel 1

Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit nichts anderes vorgesehen ist:

- 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 Abkommens nach dessen Artikeln 90 und 94, soweit die Anhänge und Änderungen von beiden Vertragsparteien angenommen worden sind;
- b) „Luftfahrtbehörde“: in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland der Bundesminister für Verkehr; in bezug auf die Republik Finnland das Nationale Luftfahrtamt und in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;
- c) „bezeichnetes Unternehmen“: das Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als das Luftfahrtunternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll;
- d) „Hoheitsgebiet“: in bezug auf einen Staat die Landgebiete und angrenzenden Hoheitsgewässer, die der Staatshoheit des betreffenden Staates unterstehen;
- e) „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“, „Luftfahrtunternehmen“ und „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ dasselbe wie in Artikel 96 des Zivilluftfahrt-Abkommens.

Artikel 2

(1) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs durch das bezeichnete Unternehmen auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien

- a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen;

Article 1

For the purposes of the present Agreement, unless otherwise provided:

- a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh 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 so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;
- b) the term "aeronautical authorities" means in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Minister of Transport; in the case of the Republic of Finland the National Board of Aviation and in both cases any other person or agency authorized to perform the functions exercised by the said authorities;
- c) the term "designated airline" means the airline that one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with Article 3 of the present Agreement as being the airline which is to operate international air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement;
- d) the term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of that State;
- e) the terms "air services", "international air services", "airline" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meanings laid down in Article 96 of the Convention.

Article 2

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party for the purpose of operating international air services by the designated airline over the routes specified in accordance with paragraph (2) of this Article,

- a) the right to fly across its territory without landing;

- b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen, und
- c) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet an den Punkten, die auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien aufgeführt sind, zu landen, um Fluggäste, Post und/oder Fracht gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

(2) Die Linien, auf denen die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien internationalen Fluglinienverkehr betreiben dürfen, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch Notenwechsel zwischen den Regierungen der Vertragsparteien zu vereinbaren ist.

Artikel 3

(1) Der Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs 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 sind, ein Unternehmen schriftlich bezeichnet hat, und
- b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, erteilt vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 und vorbehaltlich des Artikels 9 die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs unverzüglich.

(3) Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die durch die Gesetze und sonstigen Vorschriften vorgeschrieben sind, welche von diesen Behörden üblicher- und angemessenerweise auf den Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs angewendet werden.

(4) Jede Vertragspartei kann dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Ausübung der in Artikel 2 vorgesehenen Rechte verweigern, wenn das Unternehmen nicht in der Lage ist, auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften der anderen Vertragspartei oder dieser selbst zustehen.

Artikel 4

Jede Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn das bezeichnete Unternehmen die Gesetze und sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommen nicht befolgt oder die sich daraus ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 3 Absatz 4 nicht erbracht wird. Von diesem Recht macht eine Vertragspartei nur nach einer Konsultation nach Artikel 12 Gebrauch, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebes oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

Artikel 5

Die Gebühren, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die für Luftfahrzeuge eines inländischen Unternehmens in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

- b) the right to land in its territory for non-traffic purposes and

- c) the right to land in its territory at the points named on the routes specified in accordance with paragraph (2) of this Article, in order to take on or discharge passengers, mail and/or cargo on a commercial basis.

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

Article 3

(1) The international air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement may be started at any time, provided:

- a) the Contracting Party to whom the rights specified in paragraph (1) of Article 2 are granted, has designated one airline in writing, and
- b) the Contracting Party granting these rights has authorized the designated airline to initiate the air services.

(2) The Contracting Party granting these rights shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article and subject to the provisions of Article 9 of the present Agreement, give without delay the said authorization to operate the international air services.

(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 to the operation of international air services by such authorities.

(4) Each Contracting Party may withhold the exercise of the rights provided for in Article 2 of the present Agreement from the airline designated by the other Contracting Party if such airline is not able to prove upon request that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals or corporations of the other Contracting Party or in that Party itself.

Article 4

Each Contracting Party may revoke, or limit by the imposition of conditions, the authorization granted in accordance with paragraph (2) of Article 3 of the present Agreement in the event of failure by the designated airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting the rights or to comply with the provisions of the present Agreement or to fulfill the obligations arising therefrom. This shall also apply if the proof referred to in paragraph (4) of Article 3 is not furnished. Each Contracting Party shall exercise this right only after consultation as provided for in Article 12 of the present Agreement, unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

Article 5

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.

Artikel 6

(1) Die von dem bezeichneten Unternehmen einer 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 Ausrüstungsgegenständen und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben. Dies gilt auch, soweit die an Bord der Luftfahrzeuge befindlichen Waren auf dem Fluge über dem Hoheitsgebiet der letztgenannten Vertragspartei verbraucht werden.

(2) Treibstoffe, Schmieröle, Bordvorräte, Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände, die in das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei vorübergehend eingeführt werden, um dort unmittelbar oder nach Lagerung in die Luftfahrzeuge des 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.

(3) Treibstoffe und Schmieröle, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei genommen und im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, bleiben frei von den in Absatz 1 bezeichneten Zöllen und sonstigen Abgaben sowie von etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben.

(4) Jede Vertragspartei kann die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren unter Zollüberwachung halten.

Artikel 7

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

(2) Bei dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien nimmt das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei auf die Interessen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der von diesem Unternehmen ganz oder teilweise auf den gleichen Linien 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, die das Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieses Unternehmens, 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 in der Weise ausgeübt, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

- a) an die Nachfrage nach Verkehrsmöglichkeiten von und nach dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat;
- b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs;
- c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebes der Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

Article 6

(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 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 such goods on board the aircraft consumed during the flight across the territory of the latter Contracting Party.

(2) Fuel, lubricants, aircraft stores, spare parts and regular equipment, 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 be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph (1) of this Article.

(3) Fuel and lubricants taken on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in international air services, shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph (1) of this Article, as well as from any other special consumption charges.

(4) Each Contracting Party may keep the goods mentioned in paragraphs (1) to (3) of this Article under customs supervision.

Article 7

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airline — of each Contracting Party to operate air services on any route specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement.

(2) In the operation of international air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement, the designated airline of either Contracting Party shall take account of the interests 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 international air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to the foreseeable traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airline. The right of such airline to carry traffic between points of a route specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement which are located in the territory of the other Contracting Party, and points in third countries, shall be exercised, in the interest of an orderly development of international air transport, in such a way that capacity is related to:

- a) The traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airline;
- b) the traffic demand existing in the areas through which the air services pass, taking account of local and regional air services;
- c) the requirements of an economical operation of through traffic routes.

(4) Die für den angebotenen Linienverkehr vorzusehenden Flugfrequenzen werden zwischen den bezeichneten Unternehmen nach den Grundsätzen der Absätze 1 bis 3 vereinbart. Eine solche Vereinbarung bedarf der Genehmigung der Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien.

(5) Können die bezeichneten Unternehmen in einer Angelegenheit, die nach diesem Artikel der Vereinbarung bedarf, eine Einigung nicht erzielen, so bemühen sich die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien, eine zufriedenstellende Regelung zu erreichen.

(6) Bis zum Zustandekommen einer Vereinbarung nach Absatz 4 oder einer Regelung nach Absatz 5 bleiben die bestehenden Frequenzerlaubnisse in Kraft.

Artikel 8

Jede Vertragspartei gewährt dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, den in ihrem Hoheitsgebiet im Zusammenhang mit der Beförderung von Fluggästen, Post und Fracht erzielten Überschuß der Einnahmen gegenüber den Ausgaben zum amtlichen Bankwechselkurs frei zu transferieren.

Artikel 9

(1) In den folgenden Absätzen bedeutet „Tarif“ die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht zu zahlenden Preise und die Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich der Preise und Bedingungen für Vertretungs- und andere Hilfsdienste, jedoch ausschließlich der Vergütung oder der Bedingungen für die Beförderung von Postsendungen.

(2) Die Tarife, die auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht angewendet werden, werden unter Berücksichtigung aller Umstände, wie der Kosten des Betriebs, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der von anderen Unternehmen, welche die gleichen Linien ganz oder teilweise betreiben, angewendeten Tarife festgesetzt.

(3) Die Tarife werden, wenn möglich, für jede Linie zwischen den bezeichneten Unternehmen 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 nach Konsultation mit den Luftfahrtunternehmen dritter Staaten, welche die gleichen Linien ganz oder teilweise bedienen, die Tarife wenn möglich unmittelbar.

(4) Die auf diese Weise vereinbarten Tarife werden den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien spätestens dreißig Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt. Diese Frist kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden dies vereinbaren.

(5) Kommt zwischen den bezeichneten Unternehmen eine Vereinbarung nach Absatz 2 nicht zustande oder erklärt sich eine der Vertragsparteien mit den ihr nach Absatz 4 zur Genehmigung vorgelegten Tarife nicht einverstanden, so bemühen sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien, diese Tarife für Linien oder Linienteile im beiderseitigen Einvernehmen festzusetzen.

(6) Wird zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien ein Einvernehmen nach Absatz 5 nicht erzielt, so wird Artikel 13 angewendet. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, kann die Vertragspar-

(4) The frequencies to be provided for the services offered shall be agreed upon between the designated airlines according to the principles of paragraphs (1) to (3) above. Such agreement shall be subject to the approval of the above mentioned authorities of the two Contracting Parties.

(5) If the designated airlines cannot agree on a subject for which agreement is necessary according to this article the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to reach a satisfactory settlement.

(6) Until an agreement according to paragraph (4) or a settlement according to paragraph (5) is reached, the existing frequency authorizations shall remain in force.

Article 8

Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer at the official bank rate of exchange of the excess of receipts over expenditures earned by that airline in its territory in connection with the carriage of passengers, mail and cargo.

Article 9

(1) In the following paragraphs, the term „tariff“ means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.

(2) The tariffs to be charged for passengers and cargo on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement, shall be fixed with due regard to all factors, such as cost of operation, a reasonable profit, the characteristics of the various routes and the tariffs charged by any other airline which operates over the same routes or parts thereof.

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

(4) Any tariffs so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties not later than thirty days prior to the proposed date of their introduction. This period may be reduced in special cases if the aeronautical authorities so agree.

(5) If no agreement has been reached between the designated airlines in accordance with paragraph (2) above, or if one of the Contracting Parties does not consent to the tariffs submitted for its approval in accordance with paragraph (4) above, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine those tariffs for routes or parts thereof by mutual agreement.

(6) If no accord as envisaged in paragraph (5) above is reached between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, the provisions of Article 13 of the present Agreement shall apply. Until such time as

tei, die sich mit einem Tarif nicht einverstanden erklärt hat, von der anderen Vertragspartei die Aufrechterhaltung des vorher in Kraft befindlichen Tarifs verlangen.

Artikel 10

Jede Vertragspartei gewährt dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei für den Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs oder die Durchführung vereinbarter Geschäftstätigkeiten das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet Büros einzurichten und zu unterhalten.

Artikel 11

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung in allen die Anwendung dieses Abkommens oder des Fluglinienplans berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

Artikel 12

Jede Vertragspartei kann jederzeit eine Konsultation über Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans oder über Auslegungsfragen beantragen. Das gleiche gilt für die Erörterung der Anwendung dieses Abkommens oder 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. In den in Artikel 4 genannten Fällen beträgt dieser Zeitraum zwanzig Tage.

Artikel 13

(1) Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens bemühen sich die Vertragsparteien zunächst, sie auf dem Verhandlungswege beizulegen.

(2) Kommen die Vertragsparteien auf dem Verhandlungswege zu keiner Regelung, so wird die Meinungsverschiedenheit auf Verlangen einer Vertragspartei einem aus drei Schiedsrichtern gebildeten Schiedsgericht zur Entscheidung unterbreitet; dabei benennt jede Vertragspartei einen Schiedsrichter, und der dritte wird von den beiden so benannten Schiedsrichtern bestellt. Jede Vertragspartei benennt einen Schiedsrichter innerhalb von sechzig Tagen, nachdem die eine Vertragspartei von der anderen auf diplomatischem Wege die schriftliche Mitteilung erhalten hat, daß sie eine schiedsgerichtliche Entscheidung der Meinungsverschiedenheit beantragt; der dritte Schiedsrichter wird innerhalb weiterer sechzig Tage bestellt. Benennt eine Vertragspartei einen Schiedsrichter nicht innerhalb der festgesetzten Frist oder wird der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der festgesetzten Frist bestellt, so kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ersuchen, je nach Lage des Falles einen oder mehrere Schiedsrichter zu bestellen. In einem solchen Fall ist der dritte Schiedsrichter Angehöriger eines dritten Staates und fungiert als Obmann des Schiedsgerichts.

(3) 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 Obmanns und die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

an arbitral award has been rendered, the Contracting Party which has withheld its consent to a given tariff, shall be entitled to require the other Contracting Party to maintain the tariff previously in effect.

Article 10

Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed air services or business activities the right to establish and maintain offices in its territory.

Article 11

Exchanges of views shall take place as needed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in order to achieve close cooperation and agreement in all matters pertaining to the application of the present Agreement or the Route Schedule.

Article 12

Consultation may be requested at any time by either Contracting Party concerning amendments to the present Agreement or to the Route Schedule or questions relating to interpretation. The same applies to discussions concerning the application of the present Agreement or 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 days from the date of receipt by the other Contracting Party of any such request. In cases referred to in Article 4 this period shall be twenty days.

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 endeavour to settle it by negotiation.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be submitted at the request of either Contracting Party for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a written notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, 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.

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

Artikel 14

Tritt ein von beiden Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen zur Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen aufhebt, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 12 statt.

Artikel 15

Jede Vertragspartei kann die andere Vertragspartei jederzeit von ihrem Entschluß in Kenntnis setzen, das Abkommen zu beenden; diese Kündigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen. In diesem Fall tritt das Abkommen zwölf Monate nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern nicht die Kündigung vor Ablauf dieser Frist durch Vereinbarung 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 16

Dieses Abkommen tritt dreißig Tage nach dem Tage in Kraft, an dem die beiden Vertragsparteien einander durch diplomatischen Notenwechsel davon unterrichtet haben, daß ihre verfassungsmäßigen Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Abkommens erfüllt sind.

GESCHEHEN zu Bonn am 21. Mai 1974 in zwei Urschriften, jede in deutscher, finnischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist; bei unterschiedlicher Auslegung ist der englische Wortlaut maßgebend.

Article 14

In the event of a general multilateral air transport convention accepted by both Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention shall prevail. 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 Article 12 to the present Agreement.

Article 15

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by Agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 16

The present Agreement shall enter into force thirty days from the date on which the two Contracting Parties have informed each other by an exchange of diplomatic notes that their constitutional requirements for the entry into force of the present Agreement have been fulfilled.

DONE at Bonn on this 21st day of May 1974 in two originals, each in German, Finnish and English languages, all the texts being equally authentic; in case of any divergence of interpretation the English text shall prevail.

Für die Bundesrepublik Deutschland
For the Federal Republic of Germany

H.-D. Genscher

Für die Republik Finnland
For the Republic of Finland

Dr. Irjö Väänänen

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, den deutschen Luftfahrtunternehmen entsprechende Verkehrsrechte gewähren. Nach allgemeinen internationalen Gepflogenheiten werden diese Rechte grundsätzlich in zweiseitigen Luftverkehrsabkommen eingeräumt.

Das deutsch-finnische Luftverkehrsabkommen ist das 63. Luftverkehrsabkommen, das den gesetzgebenden Körperschaften nach Wiederherstellung der Lufthoheit zur Zustimmung vorgelegt wird. Es wurde nach abschließenden Delegationsverhandlungen, die in der Zeit vom 5. bis 8. November 1973 in Bonn stattfanden, am 21. Mai 1974 ebenda unterzeichnet.

Die eingeräumten Verkehrsrechte sind in einem Fluglinienplan festgelegt, der am Tage der Unterzeichnung des Abkommens durch Notenaustausch (siehe Artikel 2 Abs. 2 des Abkommens) vereinbart wurde. 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 Unternehmen berechtigt, folgende Fluglinien zu betreiben:

Abgangspunkte in der Bundesrepublik Deutschland nach Helsinki sowie einem weiteren Punkt im Hoheitsgebiet der Republik Finnland.

Das von der Republik Finnland bezeichnete Unternehmen ist berechtigt, folgende Fluglinien zu betreiben:

Abgangspunkte in der Republik Finnland nach Frankfurt/Main und nach Hamburg.

II. Besonderes

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

Artikel 1 erläutert die Bedeutung der im Abkommen verwendeten Begriffe.

Artikel 2 behandelt den Fluglinienplan und legt die Rechte fest, welche sich die Vertragsparteien zur Durchführung des Fluglinienverkehrs durch die nationalen 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). 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 Hoheitsgebiets einer Vertragspartei nicht beansprucht werden können.

Die Artikel 3 und 4 regeln die Erteilung und den Widerruf der Betriebsgenehmigung zur Durchführung des Linienverkehrs.

Artikel 5 stellt sicher, daß das bezeichnete Unternehmen der einen Vertragspartei im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und andere Luftfahrteinrichtungen nicht mit höheren Gebühren belastet wird als ein inländisches Luftfahrtunternehmen.

Artikel 6 bestimmt, daß Ausrüstungsgegenstände, Ersatzteile und Luftfahrtbetriebsstoffe sowie Bordvorräte, die bei der Durchführung des Fluglinienverkehrs in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingeführt werden, zoll- und abgabenfrei bleiben.

Artikel 7 gewährleistet, daß die Beförderungsangebote (Nutzlast und Häufigkeit der Dienste) der bezeichneten Unternehmen in ein angemessenes Verhältnis zur Verkehrsnachfrage gebracht werden und verpflichtet die Vertragsparteien zu einer gleichmäßigen Behandlung der Unternehmen und hält diese zur gegenseitigen Rücksichtnahme an.

Artikel 8 enthält für das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, den in ihrem Hoheitsgebiet im Zusammenhang mit der Beförderung erzielten Überschuß der Einnahmen gegenüber den Ausgaben zum amtlichen Bankwechsellkurs frei zu transferieren.

Artikel 9 beinhaltet die Grundsätze und das Verfahren für die auf den vereinbarten Linien anzuwendenden Tarife.

Artikel 10 ordnet die Einrichtung und die Unterhaltung von Büros der bezeichneten Unternehmen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei.

Die Artikel 11 bis 14 befassen sich mit der Anwendung eines von beiden Vertragsparteien angenommenen mehrseitigen Luftverkehrsabkommens, mit dem Meinungsaustausch der Luftfahrtbehörden, der Konsultation zwischen den Vertragsparteien und dem Schiedsverfahren. Entsprechende Regelungen sind in den Luftverkehrsabkommen üblich und zum Ausgleich möglicher Meinungsverschiedenheiten zweckmäßig.

Die Artikel 15 und 16 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 Kommandantura 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.

