

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes

zu dem Abkommen vom 24. Juli 1979

**zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Kenia
über den Fluglinienverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten
und darüber hinaus**

A. Zielsetzung

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

B. Lösung

Die Republik Kenia 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), wobei die Beförderung auch von und nach Punkten vorgenommen werden kann, die nicht im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei liegen (5. Freiheit). Kabotagerechte sind ausgeschlossen.

C. Alternativen

Vertragsloser Zustand mit nichtgesicherten Verkehrsrechten.

D. Kosten

Es entstehen keine Kosten.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (34) – 971 05 – Lu 50/81

Bonn, den 15. Oktober 1981

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 24. Juli 1979 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Kenia über den Fluglinienverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

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

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 504. Sitzung am 9. Oktober 1981 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Schmidt

**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Abkommen vom 24. Juli 1979
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Kenia
über den Fluglinienverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten
und darüber hinaus**

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

Artikel 1

Dem in Bonn am 24. Juli 1979 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Kenia über den Fluglinienverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus 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 19 Abs. 1 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

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

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

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 19 Abs. 1 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 Kenia
über den Fluglinienverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten
und darüber hinaus**

**Agreement
between the Federal Republic of Germany
and the Republic of Kenya
for Air Services between and beyond their Respective Territories**

Die Bundesrepublik Deutschland
und
die Republik Kenia

The Federal Republic of Germany
and
the Republic of Kenya

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

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

in dem Wunsch, in Ergänzung des genannten Abkommens ein Abkommen zur Einrichtung eines Fluglinienverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen –

Desiring to conclude an Agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories

sind wie folgt übereingekommen:

Have agreed as follows:

**Artikel 1
Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt,

- a) „Luftfahrtbehörde“ in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland der Bundesminister für Verkehr oder jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesem Minister obliegenden Aufgaben ermächtigt ist, und in bezug auf die Republik Kenia der für die Zivilluftfahrt zuständige Minister oder jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung einer besonderen Aufgabe im Zusammenhang mit diesem Abkommen ermächtigt ist;
- b) „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“, „Luftverkehrsunternehmen“ und „Landung zu nicht gewerblichen Zwecken“ dasselbe wie in Artikel 96 des Zivilluftfahrt-Abkommens;
- c) „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 Zivilluftfahrt-Abkommens selbst nach dessen Artikeln 90 und 94, sofern diese Anhänge und Änderungen von beiden Vertragsparteien angenommen worden sind;
- d) „bezeichnetes Unternehmen“ ein Luftverkehrsunternehmen, das nach Artikel 4 bezeichnet und ermächtigt worden ist;
- e) „Tarif“ die für die Beförderung von Fluggästen und Fracht zu entrichtenden Preise und die Bedingungen, zu denen diese Preise Anwendung finden, einschließlich der Preise und Bedingungen der Agenturen und sonstiger Nebenbetriebe, ausgenommen jedoch das Entgelt und die Bedingungen für die Beförderung von Post, und
- f) „Hoheitsgebiet“ in bezug auf einen Staat die der Staatshoheit dieses Staates unterstehenden Landgebiete und angrenzenden Hoheitsgewässer.

**Article 1
Definitions**

For the purposes of this 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 agency authorised to perform the functions exercised by the said Minister; and in the case of the Republic of Kenya, the Minister in charge of Civil Aviation or any person or body authorised to perform a particular function to which this Agreement relates;
- b) 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;
- c) the term “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 the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;
- d) the term “designated airline” means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;
- e) the term “tariff” means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply; including prices and conditions of agency, and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail; and
- f) the term “territory” in relation to a state means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of that state.

Artikel 2**Anwendbarkeit des Chicagoer Zivilluftfahrt-Abkommens**

Dieses Abkommen unterliegt den Bestimmungen des Zivilluftfahrt-Abkommens, soweit diese auf den internationalen Fluglinienverkehr anwendbar sind.

Artikel 3**Gewährung von Rechten**

(1) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei für ihren planmäßigen internationalen Fluglinienverkehr folgende Rechte:

- a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen,
- b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet zu nicht gewerblichen Zwecken zu landen.

(2) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte zum Zweck der Einrichtung eines planmäßigen internationalen Fluglinienverkehrs auf den Linien, die in dem entsprechenden Abschnitt des durch Notenwechsel zwischen den Regierungen der Vertragspartei vereinbarten Fluglinienplans festgelegt sind. Dieser Verkehr und diese Linien werden im folgenden als „vereinbarter Linienverkehr“ bzw. „festgelegte Linien“ bezeichnet. Neben den in Absatz 1 festgelegten Rechten genießt das von einer Vertragspartei bezeichnete Unternehmen beim Betrieb eines vereinbarten Linienverkehrs auf einer festgelegten Linie das Recht, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei an den Punkten, die für diese Linie im Fluglinienplan festgelegt sind, zu landen, um Fluggäste, Post und Fracht aufzunehmen und abzusetzen.

(3) Absatz 2 ist nicht so auszulegen, als berechtere er das Unternehmen einer Vertragspartei, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zur entgeltlichen Beförderung Fluggäste, Post und Fracht aufzunehmen, deren Bestimmungsort ein anderer Punkt im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei ist.

Artikel 4**Bezeichnung der Luftverkehrsunternehmen**

(1) Jede Vertragspartei ist berechtigt, der anderen Vertragspartei ein Luftverkehrsunternehmen für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs auf den festgelegten Linien schriftlich zu bezeichnen.

(2) Nach Eingang der schriftlichen Bezeichnung erteilt die Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 dem nach Absatz 1 bezeichneten Luftverkehrsunternehmen unverzüglich die entsprechende Betriebsgenehmigung.

(3) Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei kann von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, die Bedingungen der Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften zu erfüllen, welche diese Behörde in Übereinstimmung mit dem Zivilluftfahrt-Abkommen auf den Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs üblicherweise anwendet.

(4) Jede Vertragspartei ist berechtigt, die in Absatz 2 genannte Betriebsgenehmigung zu verweigern oder dem bezeichneten Unternehmen für die Ausübung der in Artikel 3 genannten Rechte die von ihr für notwendig gehaltenen Auflagen zu machen, wenn ihr nicht der Nachweis erbracht wird, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an diesem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder deren Staatsangehörigen zustehen.

(5) Ein so bezeichnetes und ermächtigtes Luftverkehrsunternehmen kann den vereinbarten Linienverkehr, für den es bezeichnet wurde, betreiben, sofern für diesen ein nach Artikel 9 festgesetzter Tarif in Kraft ist.

Article 2**Applicability of Chicago Convention**

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

Article 3**Grant of Rights**

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its scheduled international air services;

- a) the right to fly across its territory without landing;
- b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate section of the Route Schedule agreed upon in an Exchange of Notes between the Governments of the Contracting Parties. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Route Schedule for the purpose of taking on board and discharging passengers, mail and cargo.

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

Article 4**Designation of Airlines**

(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 on the specified routes.

(2) On receipt of such designation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall without delay, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, grant to the airline designated in accordance with paragraph (1) of this Article the appropriate operating authorisations.

(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 fulfil the conditions prescribed under the laws and the regulations normally applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisation referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3 of this Agreement, in any case where the said Contracting Party 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) When an airline has been so designated and authorised, it may operate the agreed services for which it is designated provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 9 of this Agreement is in force in respect of that service.

Artikel 5**Widerruf oder Unterbrechung der Betriebsgenehmigung**

(1) Jede Vertragspartei ist berechtigt, eine Betriebsgenehmigung zu widerrufen oder die Ausübung der nach diesem Abkommen gewährten Rechte durch ein bezeichnetes Unternehmen der anderen Vertragspartei zeitweilig zu unterbrechen oder für die Ausübung dieser Rechte die von ihr für notwendig gehaltenen Auflagen zu machen,

- a) wenn ihr nicht der Nachweis erbracht wird, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder deren Staatsangehörigen zustehen;
- b) wenn dieses Unternehmen die im Hoheitsgebiet der die Rechte gewährenden Vertragspartei geltenden Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften nicht befolgt oder
- c) wenn das Unternehmen auf andere Weise seinen Betrieb nicht nach Maßgabe dieses Abkommens durchführt.

(2) Falls ein Widerruf, eine Unterbrechung oder Auflagen nach Absatz 1 nicht sofort erforderlich sind, um weitere Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Rechtsvorschriften bzw. gegen dieses Abkommen zu verhindern, wird dieses Recht nur nach Konsultation mit der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei ausgeübt.

Artikel 6**Befreiung von Steuern, Zöllen, Gebühren und sonstigen Abgaben**

(1) Die von dem bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei im internationalen Fluglinienverkehr verwendeten Luftfahrzeuge sowie die an Bord befindlichen üblichen Ausrüstungsgegenstände, Vorräte an Treibstoffen und Schmieröl und Bordvorräte (einschließlich Lebensmittel, Getränke und Tabak) bleiben frei von allen Steuern, Zöllen, Untersuchungsgebühren und sonstigen Abgaben, die bei der Ankunft im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei auf die Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr dieser Waren erhoben werden, sofern diese Ausrüstungsgegenstände und Vorräte an Bord des Luftfahrzeugs verbleiben, bis sie wieder ausgeführt werden, oder während des Fluges über diesem Hoheitsgebiet verbraucht werden.

(2) Von den gleichen Steuern, Zöllen, Abgaben und Gebühren mit Ausnahme der Gebühren für Dienstleistungen bleiben ebenfalls frei

- a) Bordvorräte, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei innerhalb der von den Zollbehörden des genannten Hoheitsgebiets festgelegten Grenzen an Bord genommen werden und zur Verwendung an Bord ausfliegender Luftfahrzeuge bestimmt sind, die im internationalen Fluglinienverkehr der anderen Vertragspartei eingesetzt werden;
- b) Ersatzteile, die in das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei zur Instandhaltung oder Instandsetzung der Luftfahrzeuge eingeführt werden, die von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden;
- c) Treibstoffe und Schmieröle, die einem Luftfahrzeug des bezeichneten Unternehmens einer Vertragspartei im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei geliefert und im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden.

(3) Es kann verlangt werden, daß die in Absatz 2 Buchstaben a, b und c bezeichneten Materialien unter Zollüberwachung oder -kontrolle gehalten werden.

Artikel 7**Entladung der Ausrüstungsgegenstände usw.**

Die übliche Bordausrüstung sowie Materialien und Vorräte, die an Bord eines Luftfahrzeugs einer Vertragspartei verblei-

Article 5**Revocation or Suspension of Operating Authorisation**

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights granted under this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights,

- a) 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; or
- b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or the regulations in force in the territory of the Contracting Party granting these rights; or
- c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of the laws or the regulations or the provisions of this Agreement, such right shall be exercised only after consultation with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 6**Exemption from Taxes, Customs Duties, Charges and Fees**

(1) Aircraft operated on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all taxes, duties, inspection fees and other charges, levied on the occasion of importation, exportation or transit of such goods on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.

(2) There shall also be exempt from the same taxes, duties, fees and charges, with the exception of charges corresponding to the service performed:

- a) aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within limits fixed by the Customs authorities of the said territory, and for use on board out-bound aircraft engaged on an international air service of the other Contracting Party;
- b) spare parts introduced into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airline of the other Contracting Party;
- c) fuels and lubricants supplied to an aircraft of the designated airline of a Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in an international air service.

(3) Materials referred to in sub-paragraphs a), b) and c) of paragraph (2) above may be required to be kept under Customs supervision or control.

Article 7**Unloading of Equipment, etc**

The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting

ben, können im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieses Hoheitsgebiets entladen werden. In solchen Fällen können die Waren der Überwachung der genannten Behörden unterstellt werden, bis sie wieder ausgeführt werden oder bis gemäß den Zollbestimmungen anderweitig über sie verfügt wird.

Artikel 8

Grundsätze für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs

(1) Den bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien wird eine billige und gerechte Behandlung gewährt, damit sie gleiche Möglichkeiten beim Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs haben. Sie haben auf ihre gegenseitigen Interessen Rücksicht zu nehmen, damit ihr Linienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(2) Der Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Kenia in beiden Richtungen auf den festgelegten Linien stellt ein grundlegendes und ursprüngliches Recht der beiden Vertragsparteien dar.

(3) Für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs

- a) haben die bezeichneten Unternehmen beider Vertragsparteien Anspruch auf einen gleichmäßigen Anteil an dem auf den festgelegten Linien bereitgestellten Gesamtbeförderungsangebot;
- b) wird das auf jeder der Linien bereitgestellte Gesamtbeförderungsangebot dem normalerweise voraussehbaren Beförderungsbedarf angepaßt;
- c) vereinbaren die bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien untereinander geeignete Maßnahmen, um bei saisonellen Schwankungen oder einer unerwarteten Verkehrsnachfrage vorübergehender Art dem zeitweiligen Anstieg des Verkehrs zu entsprechen. Eine zwischen den Unternehmen getroffene Vereinbarung und ihre etwaigen Änderungen sind den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien zur Genehmigung vorzulegen;
- d) kann das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei, falls es das ihm zugewiesene Beförderungsangebot ganz oder teilweise auf einer oder mehreren Linien nicht nutzt, dieses Beförderungsangebot ganz oder teilweise dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei für einen bestimmten Zeitraum übertragen. Das bezeichnete Unternehmen, das seine Rechte ganz oder teilweise übertragen hat, kann sie nach Ablauf des genannten Zeitraums wieder übernehmen.

Artikel 9

Tarife

(1) Die von dem Unternehmen der einen Vertragspartei für die Beförderung zum oder vom Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erhobenen Tarife sind in angemessener Höhe festzusetzen, und zwar unter gebührender Berücksichtigung aller einschlägigen Faktoren, einschließlich der Kosten des Betriebs, der besonderen Gegebenheiten jedes einzelnen Linienverkehrs, eines angemessenen Gewinns und der Tarife anderer Luftverkehrsunternehmen.

(2) Die in Absatz 1 genannten Tarife werden, wenn möglich, von den bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien nach Beratung mit den anderen Luftverkehrsunternehmen vereinbart, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben; die Vereinbarung ist nach Möglichkeit auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbands (IATA) zu treffen.

(3) Die auf diese Weise vereinbarten Tarife werden den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien spätestens sechzig (60) Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Zeitraum kann verkürzt werden, wenn die genannten Behörden damit einverstanden sind.

Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of Customs authorities of that territory. In such cases they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

Article 8

Principles Governing Operation of Agreed Services

(1) The designated airlines of the two Contracting Parties shall be afforded fair and equitable treatment in order that they may enjoy equal opportunity in the operation of agreed services. They shall take into account their mutual interests so as not to affect unduly their respective services.

(2) The operation of the agreed services between Kenya and the Federal Republic of Germany in both directions along the specified routes constitutes a basic and primary right of the two Contracting Parties.

(3) For the operation of the agreed services:

- a) the designated airlines of both Contracting Parties shall be entitled to an equal share of the total capacity provided on the specified routes;
- b) the total capacity provided on each of the routes shall be adapted to reasonably anticipated traffic requirements;
- c) in order to meet seasonal fluctuations or unexpected traffic demands of a temporary character, the designated airlines of the two Contracting Parties shall agree between themselves on suitable measures to meet the temporary increase in traffic. Any agreement concluded between the airlines and any amendments thereto shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the two Contracting Parties;
- d) if the designated airline of one Contracting Party does not use on one or several routes, part or all of the transport capacity allocated to it, it may transfer part or all of this transport capacity to the designated airline of the other Contracting Party for a fixed period of time. The designated airline, which has transferred part or all of its rights may recover them at the end of the above period.

Article 9

Tariffs

(1) The tariffs to be charged by the airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, characteristics of each service, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article, shall, if possible, be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties, after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, wherever possible be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariffs.

(3) The tariffs so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction. This period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

(4) Die in Absatz 3 bezeichnete Genehmigung kann ausdrücklich erteilt werden. Hat keine der Luftfahrtbehörden innerhalb von dreißig (30) Tagen nach der Vorlage nach Absatz 3 ihre Ablehnung zum Ausdruck gebracht, so gelten diese Tarife als genehmigt. Wird der Zeitraum für die Vorlage nach Absatz 3 verkürzt, so können die Luftfahrtbehörden für die Notifizierung einer Ablehnung einen kürzeren Zeitraum als dreißig (30) Tage vereinbaren.

(5) Kann ein Tarif nicht nach Absatz 2 vereinbart werden oder teilt eine Luftfahrtbehörde innerhalb des nach Absatz 4 geltenden Zeitraums der anderen Luftfahrtbehörde ihre Ablehnung eines nach Absatz 2 vereinbarten Tarifs mit, so bemühen sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien, den Tarif im beiderseitigen Einvernehmen festzusetzen.

(6) Ein nach diesem Artikel festgesetzter Tarif bleibt in Kraft, bis ein neuer Tarif festgesetzt wird. Ein Tarif darf jedoch nicht nach Maßgabe dieses Absatzes um mehr als zwölf (12) Monate nach dem Zeitpunkt verlängert werden, in dem er sonst abgelaufen wäre.

Artikel 10

Übermittlung statistischer Unterlagen

Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei übermittelt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen, die etwa notwendig sind, um das von dem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei im vereinbarten Linienverkehr bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen haben alle Angaben zu enthalten, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des von diesem Unternehmen im vereinbarten Linienverkehr beförderten Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 11

Transfer der Einnahmen

Jede Vertragspartei gewährt dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, alle Einnahmenschüsse, die jedes bezeichnete Unternehmen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erzielt hat, frei zu transferieren. Die Transferierungen werden auf der Grundlage des amtlichen Wechselkurses für laufende Zahlungen vorgenommen oder, sofern es einen amtlichen Wechselkurs nicht gibt, zum geltenden Devisenmarktkurs für laufende Zahlungen.

Artikel 12

Flughafen- und ähnliche Gebühren

Bei der Benutzung der von einer Vertragspartei zur Verfügung gestellten Flughäfen und sonstigen Luftfahrteinrichtungen einschließlich der Funk- und Wetterdienste zahlt das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei für seine für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs eingesetzten Luftfahrzeuge keine höheren Gebühren als inländische Luftfahrzeuge gleicher Größenordnung der anderen Vertragspartei, die im planmäßigen internationalen Fluglinienverkehr eingesetzt sind.

Artikel 13

Unternehmensvertretung

(1) Jede Vertragspartei gewährt dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet Büros sowie Verwaltungs-, kaufmännisches und technisches Personal zu unterhalten, soweit dies für die Erfordernisse des betreffenden bezeichneten Unternehmens notwendig ist.

(4) The approval referred to in paragraph (3) of this Article may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission in accordance with paragraph (3) of this Article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced as provided for in paragraph (3) the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

(5) If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph (2) of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph (4) of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of a tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

(6) A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

Article 10

Provision of Statistics

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be necessary for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by that airline on the agreed service and the origins and destinations of such traffic.

Article 11

Transfer of Earnings

Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipt over expenditure earned by each designated airline in the territory of the other Contracting Party. Such transfers shall be effected on the basis of the official exchange rates for current payments, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payments.

Article 12

Airport and Similar Charges

When using the airports and other air navigation facilities, including radio and meteorological services, offered by one Contracting Party, the designated airline of either Contracting Party shall not pay, in respect of its aircraft used for the operation of the agreed services, charges higher than those payable by the national aircraft of the same class of the other Contracting Party engaged in scheduled international air services.

Article 13

Airline Representation

(1) Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, the right to maintain in its territory offices and administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.

(2) Bei der Einrichtung der Büros und der Beschäftigung des Personals nach Absatz 1 sind die Gesetze und sonstigen Vorschriften der betreffenden Vertragspartei zu beachten, beispielsweise die Gesetze und sonstigen Vorschriften über die Einreise von Ausländern und ihren Aufenthalt im Hoheitsgebiet der betreffenden Vertragspartei.

Artikel 14 **Konsultationen**

(1) Im Geist enger Zusammenarbeit führen die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien von Zeit zu Zeit einen Meinungsaustausch, um die Durchführung und befriedigende Einhaltung dieses Abkommens und des Fluglinienplans zu gewährleisten, und konsultieren einander erforderlichenfalls über eine Änderung desselben.

(2) Jede Vertragspartei kann mündliche oder schriftliche Konsultationen beantragen, die innerhalb von sechzig (60) Tagen nach Antragstellung beginnen, sofern nicht beide Vertragsparteien einer Verlängerung dieses Zeitraums zustimmen.

Artikel 15 **Beilegung von Streitigkeiten**

(1) Bei Streitigkeiten zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens bemühen sich die Regierungen der Vertragsparteien zunächst, diese durch Verhandlung beizulegen.

(2) Gelingt es den Regierungen nicht, eine Beilegung durch Verhandlungen zu erreichen, so können sie die Streitigkeiten auf Antrag einer Vertragspartei einem aus drei Schiedsrichtern bestehenden Schiedsgericht zur Entscheidung vorlegen, wobei jede Vertragspartei einen Schiedsrichter benennt und der dritte von den so benannten Schiedsrichtern bestellt wird. Jede Vertragspartei benennt einen Schiedsrichter innerhalb von sechzig (60) Tagen, nachdem eine Vertragspartei von der anderen auf diplomatischem Weg eine Mitteilung erhalten hat, mit der sie eine Entscheidung der Streitigkeit durch ein solches Schiedsgericht beantragt, und der dritte Schiedsrichter wird innerhalb einer weiteren Frist von sechzig (60) Tagen bestellt. Benennt eine Vertragspartei nicht innerhalb der festgelegten Frist einen Schiedsrichter oder wird der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der festgelegten Frist bestellt, so kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bitten, den oder die Schiedsrichter zu bestellen. In einem solchen Fall muß der dritte Schiedsrichter Angehöriger eines dritten Staates sein; er wird als Obmann des Schiedsgerichts tätig.

(3) Das Schiedsgericht regelt sein Verfahren selbst.

(4) Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Schiedsverfahren. Die Kosten des Obmanns sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen.

(5) Die Vertragsparteien befolgen alle nach Absatz 2 getroffenen Entscheidungen.

Artikel 16 **Änderung des Abkommens** **zur Anpassung an mehrseitige Verträge**

Dieses Abkommen wird geändert, damit es mehrseitigen Übereinkommen, die etwa für beide Vertragsparteien verbindlich werden, entspricht.

Artikel 17 **Registrierung des Abkommens und des Fluglinienplans**

Dieses Abkommen, der Fluglinienplan und alle späteren Änderungen des Abkommens oder des Fluglinienplans werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert.

(2) The establishment of the offices and the employment of the personnel referred to in paragraph (1) of this Article shall be subject to the laws and regulations of the Contracting Party concerned, such as the laws and regulations relating to the admission of foreigners and their stay in the territory of the Contracting Party concerned.

Article 14 **Consultations**

(1) In a spirit of close cooperation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall exchange views from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and the Route Schedule and shall consult when necessary to provide for modification thereof.

(2) Either Contracting Party may request consultations which may be oral or in writing and shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

Article 15 **Settlement of Disputes**

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Governments of the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

(2) If the Governments fail to reach a settlement by negotiation, they may, at the request of either Contracting Party, submit the dispute 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 (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a 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 (60) 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 specified period, the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation 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 President of the arbitral tribunal.

(3) The arbitral tribunal shall determine its own procedure.

(4) Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as the cost of its representation in the arbitral proceedings. The cost of the Chairman and any other related costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties.

(5) The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

Article 16 **Amendment of Agreement** **to Conform to Multilateral Treaties**

The present Agreement shall be amended so as to conform to any multilateral agreement which may become binding on both Contracting Parties.

Article 17 **Registration of Agreement and Route Schedule**

The present Agreement, the Route Schedule and any subsequent amendments to the Agreement or the Route Schedule shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

Artikel 18**Beendigung**

Eine Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich ihren Beschluß notifizieren, das Abkommen zu beenden. Diese Kündigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen. In diesem Fall tritt dieses Abkommen zwölf (12) Monate nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieser Frist durch Vereinbarung zurückgenommen wird. Wird der Eingang der Kündigung von der anderen Vertragspartei nicht bestätigt, so gilt sie vierzehn (14) Tage nach Empfang durch die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation als eingegangen.

Artikel 19**Inkrafttreten**

(1) Dieses Abkommen und alle seine Änderungen treten zu dem Zeitpunkt in Kraft, in dem die Vertragsparteien einander notifiziert haben, daß ihre verfassungsrechtlichen Erfordernisse erfüllt sind.

(2) Der in Artikel 3 bezeichnete Fluglinienplan und alle seine Änderungen, denen die Luftfahrtbehörden zugestimmt haben, treten durch diplomatischen Notenwechsel in Kraft.

Zu Urkund dessen haben die hierzu von ihren Regierungen gehörig befugten Unterzeichneten dieses Abkommen unterschrieben.

Geschehen zu Bonn am 24. Juli 1979 in zwei Urschriften, jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Bundesrepublik Deutschland
For the Federal Republic of Germany

G. van Well

Für die Republik Kenia
For the Republic of Kenya
J. B. K. Mwaura

Article 18**Termination**

Either Contracting Party may at any time give written notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement 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 Organisation.

Article 19**Entry Into Force**

(1) The present Agreement and any amendments thereto shall enter into force on the date when the Contracting Parties have notified one another that their constitutional requirements have been fulfilled.

(2) The Route Schedule referred to in Article 3 of this Agreement and any amendments to it agreed to by the aeronautical authorities shall come into effect through an exchange of diplomatic notes.

In witness whereof the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Bonn this day of July 24, 1979 in two originals, in the English and German languages, both texts being equally authentic.

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-kenianische Luftverkehrsabkommen ist das 67. Luftverkehrsabkommen, das den gesetzgebenden Körperschaften nach Wiederherstellung der Luftfreiheit zur Zustimmung vorgelegt wird. Es wurde nach Delegationsverhandlungen, die in der Zeit vom 7. bis 11. November 1977 in Nairobi stattfanden, am 24. Juli 1979 in Bonn unterzeichnet.

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

II. Besonderes

Das Abkommen entspricht seinem Inhalt nach überwiegend dem deutschen Musterentwurf für zweiseitige Luftverkehrsabkommen.

Artikel 1 erläutert die Bedeutung der im Abkommen verwendeten Begriffe.

Artikel 3 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), 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, das heißt Rechte zur entgeltlichen Beförderung von Personen, Post oder Fracht innerhalb des Hoheitsgebietes einer Vertragspartei nicht beansprucht werden können.

Die Artikel 4 und 5 legen die Erteilung und den Widerruf der Betriebsgenehmigung zur Durchführung des Linienverkehrs fest.

Artikel 6 bestimmt, daß Luftfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände, Ersatzteile und Luftfahrtbetriebsstoffe sowie Bordvorräte, die bei der Durchführung des Fluglinienverkehrs in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingeführt werden, frei von allen Steuern,

Untersuchungsgebühren, Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben bleiben.

Die übliche Bordausrüstung sowie Materialien und Vorräte, die an Bord eines Luftfahrzeuges verbleiben, unterliegen nicht den sonst für sie geltenden Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

Artikel 7 regelt die Entladung und Überwachung der Bordausrüstung, Materialien und Vorräte und ist eine Ergänzung des Artikels 6.

Artikel 8 gewährleistet in jeder Beziehung die volle Gleichberechtigung der beiderseitigen Luftfahrtunternehmen und legt die Grundsätze und das Verfahren fest, nach denen die Art, die Häufigkeit und die Kapazität der beiderseitigen Flugliniendienste vereinbart werden.

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

Artikel 10 sieht für die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien den Austausch statistischer Unterlagen zur Nachprüfung des Beförderungsangebotes, des Verkehrsumfanges sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs vor und bildet damit eine wichtige Ergänzung des Artikels 9.

Artikel 11 regelt den Transfer der Einnahmen.

Artikel 12 stellt sicher, daß das bezeichnete Unternehmen der einen Vertragspartei im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und sonstigen Luftfahrteinrichtungen nicht mit höheren Gebühren belastet wird als ein inländisches Luftfahrtunternehmen.

Artikel 13 ordnet die Unterhaltung eigener Büros und Beschäftigung eigenen Personals.

Die Artikel 14 bis 19 befassen sich mit dem Meinungsaustausch, den Konsultationen, der Beilegung von Streitigkeiten und der Anpassung dieses Abkommens an mehrseitige Übereinkommen, die etwa für beide Vertragsparteien verbindlich werden. Entsprechende Regelungen sind in den Luftverkehrsabkommen üblich und zum Ausgleich möglicher Meinungsverschiedenheiten zweckmäßig. Sie enthalten darüber hinaus die internationalen üblichen Kündigungs-, Registrierungs- und Schlußbestimmungen.

III. Geltungsbereich

Im Hinblick auf Artikel 5 des Zwölften Teils des Überleitungsvertrages 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.