

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes

zu dem Abkommen vom 27. Februar 1981

zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Seschellen

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, der Bundesrepublik Deutschland in einem zweiseitigen Luftverkehrsabkommen die entsprechenden Verkehrsrechte gewähren.

B. Lösung

Die Republik Seschellen 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 55/82

Bonn, den 17. Februar 1982

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 27. Februar 1981 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Seschellen über den Fluglinienverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus mit Begründung und Vorblatt.

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

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 508. Sitzung am 12. Februar 1982 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Schmidt

**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Abkommen vom 27. Februar 1981
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Republik Seschellen
über den Fluglinienverkehr
zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus**

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

Artikel 1

Dem in Victoria/Mahe am 27. Februar 1981 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Seschellen 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 20 Abs. 2 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 8 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 20 Abs. 2 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 Seschellen
über den Fluglinienverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten
und darüber hinaus**

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

Die Bundesrepublik Deutschland
und
die Republik Seschellen
(im folgenden als Vertragsparteien bezeichnet) –

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

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

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

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

1. „Zivilluftfahrt-Abkommen“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt einschließlich aller nach dessen Artikeln 90 und 94 angenommenen Anhänge und Änderungen, sofern diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien in Kraft getreten oder von beiden Vertragsparteien ratifiziert worden sind;
2. „Luftfahrtbehörde“ in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr oder jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung einer besonderen Aufgabe im Zusammenhang mit diesem Abkommen ermächtigt ist, und in bezug auf die Republik Seschellen das Ministerium für Verkehr und Tourismus oder jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung einer besonderen Aufgabe im Zusammenhang mit diesem Abkommen ermächtigt ist;
3. „bezeichnetes Unternehmen“ ein Luftfahrtunternehmen, das nach Artikel 4 bezeichnet und genehmigt worden ist;
4. „Hoheitsgebiet“ in bezug auf einen Staat dasselbe wie in Artikel 2 des Zivilluftfahrt-Abkommens und „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“, „Luftfahrtunternehmen“ und „Landung zu nicht gewerblichen Zwecken“ dasselbe wie in Artikel 96 des Zivilluftfahrt-Abkommens;
5. „Tarife“ die für die Beförderung von Fluggästen und Fracht zu entrichtenden Preise und die Bedingungen, zu denen diese Preise Anwendung finden, einschließlich der Preise, Kommissionen und Bedingungen der Agenturen und sonstiger Hilfsdienste, ausgenommen jedoch das Entgelt und die Bedingungen für die Beförderung von Post.

The Republic of Seychelles
and
the Federal Republic of Germany
(hereinafter described as the Contracting Parties);

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

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

Have agreed as follows:

Article 1

- 1 For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:
 - 1.1 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 and amendment adopted under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by, both Contracting Parties;
 - 1.2 the term 'aeronautical authorities' means, in the case of the Republic of Seychelles, the Ministry of Transport and Tourism or any person or body authorised to perform a particular function to which this Agreement relates; and in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Minister of Transport or any person or body authorised to perform a particular function to which this Agreement relates;
 - 1.3 the term 'designated airline' means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;
 - 1.4 the term 'territory' in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention; and 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; and
 - 1.5 the term 'tariffs' means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices, commissions and conditions of agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

Artikel 2

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

Artikel 3

(1) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei für den von ihrem bezeichneten Unternehmen betriebenen internationalen Fluglinienverkehr folgende Rechte:

- a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen, sowie
- 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 internationalen Fluglinienverkehrs auf den Linien, die in einem zwischen den Regierungen der beiden Vertragsparteien vereinbarten Fluglinienplan 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 jeder 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 zu diesem Abkommen festgelegt sind, zu landen, um Fluggäste, Post und Fracht aufzunehmen und abzusetzen.

(3) Absatz 2 ist nicht so auszulegen, als berechtere er das bezeichnete 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

(1) Jede Vertragspartei ist berechtigt, der anderen Vertragspartei durch diplomatische Note ein Luftfahrtunternehmen für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs auf den festgelegten Linien 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 Luftfahrtunternehmen unverzüglich die entsprechenden Betriebsgenehmigungen.

(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 Übereinstimmungen mit dem Zivilluftfahrt-Abkommen auf den Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs üblicherweise anwendet.

(4) Jede Vertragspartei ist berechtigt, die in Absatz 2 genannten Betriebsgenehmigungen 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 Staatsangehörigen dieser Vertragspartei zustehen.

(5) Ein so bezeichnetes und genehmigtes Luftfahrtunternehmen kann den vereinbarten Linienverkehr, für den es bezeichnet wurde, betreiben, sofern für diesen nach Artikel 7 festgesetzte Tarife in Kraft sind.

Article 2

- 2 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

- 3.1 Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of international air services operated by its designated airline:

- 3.1.1 the right to fly across its territory without landing; and

- 3.1.2 the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

- 3.2 Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing international air services on the routes specified in a Route Schedule agreed between the Governments of the two Contracting Parties. Such services and routes are hereinafter 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 3.1 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 Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers, mail and cargo.

- 3.3 Nothing in paragraph 3.2 of this Article shall be deemed to confer on the designated 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, destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

Article 4

- 4.1 Each Contracting Party shall have the right to designate by diplomatic note to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

- 4.2 On receipt of such designation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, without delay, and subject to the provisions of paragraph 4.3 and 4.4 of this Article, grant to the airline designated in accordance with paragraph 4.1 of this Article the appropriate operating authorisations.

- 4.3 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 regulations normally applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

- 4.4 Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph 4.2 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 nationals of such Contracting Party.

- 4.5 When an airline has been so designated and authorised, it may operate the agreed services for which it is designated provided that tariffs established in accordance with the provisions of Article 7 of this Agreement are in force in respect of those services.

Artikel 5

(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 Staatsangehörigen dieser Vertragspartei zustehen;
- b) wenn dieses Unternehmen die im Hoheitsgebiet der die Rechte gewährenden Vertragspartei geltenden Gesetze und sonstigen Vorschriften nicht befolgt oder
- c) wenn das Unternehmen auf andere Weise seinen Betrieb nicht in Übereinstimmung mit diesem Abkommen durchführt.

(2) Falls ein Widerruf, eine Unterbrechung oder Auflagen nach Absatz 1 nicht sofort erforderlich sind, um weitere Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften oder gegen Bestimmungen dieses Abkommens zu verhindern, wird dieses Recht nur nach einer Konsultation zwischen den Vertragsparteien ausgeübt. Sofern die Vertragsparteien nichts anderes vereinbaren, beginnen diese Konsultationen innerhalb von sechzig (60) Tagen nach Eingang des Antrags auf eine solche Konsultation.

Artikel 6

(1) Den bezeichneten Unternehmen beider Vertragsparteien wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den vereinbarten Fluglinienverkehr auf den festgelegten Linien zwischen ihren Hoheitsgebieten zu betreiben.

(2) Bei dem Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs nimmt das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei auf die Interessen des Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien von dem letztgenannten Unternehmen betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der von den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien unterhaltene vereinbarte Fluglinienverkehr steht in einem engen Verhältnis zum öffentlichen Verkehrsbedarf auf den festgelegten Linien und dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das bei Anwendung eines angemessenen Ladefaktors der laufenden und voraussehbaren Verkehrsnachfrage für Fluggäste, Post und Fracht von und nach dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, die das Unternehmen bezeichnet hat. Das Beförderungsangebot für Fluggäste, Post und Fracht, die an Punkten auf den festgelegten Linien in den Hoheitsgebieten von anderen Staaten als demjenigen, der das Unternehmen bezeichnet hat, aufgenommen oder abgesetzt werden, wird nach den allgemeinen Grundsätzen bereitgestellt, daß es angepaßt ist

- a) an die Nachfrage nach Verkehrsmöglichkeiten von und nach dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat,
- b) an die Verkehrsnachfrage in dem Gebiet, durch das der vereinbarte Fluglinienverkehr führt, wobei der von Luftfahrtunternehmen der in diesem Gebiet liegenden Staaten durchgeführte sonstige Verkehr zu berücksichtigen ist, und
- c) an die Erfordernisse des Durchgangsverkehrs.

Article 5

5.1 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:

- 5.1.1 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 nationals of such Contracting Party; or
- 5.1.2 in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations in force in the territory of the Contracting Party granting these rights; or
- 5.1.3 in the case of that airline otherwise failing to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

5.2 Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 5.1 of this Article is essential to prevent further infringements of the laws or regulations or the provisions of this Agreement, such right shall be exercised only after consultation between the Contracting Parties. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request of such consultation.

Article 6

6.1 There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

6.2 In operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.

6.3 The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor, of capacity adequate for the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, mail and cargo originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers, mail and cargo both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- 6.3.1 traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- 6.3.2 traffic requirements of the area through which the agreed services pass, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- 6.3.3 the requirements of through airline operation.

Artikel 7

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

(2) Die in Absatz 1 genannten Tarife werden, wenn möglich, von den bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien nach Konsultation mit den anderen Luftfahrtunternehmen vereinbart, welche die gleichen Linien 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 fünfundvierzig (45) Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt. In Sonderfällen kann dieser Zeitraum verkürzt werden, wenn die genannten Behörden damit einverstanden sind.

(4) Können die Tarife nicht nach Absatz 2 vereinbart werden oder teilt eine Luftfahrtbehörde der anderen Luftfahrtbehörde mit, daß sie mit den nach Absatz 2 vereinbarten Tarifen nicht einverstanden ist, so bemühen sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien, nach Konsultation mit der Luftfahrtbehörde jedes anderen Staates, dessen Rat sie für nützlich halten, die Tarife einvernehmlich festzusetzen.

(5) Können sich die Luftfahrtbehörden über die ihnen nach Absatz 3 vorgelegten Tarife oder über die Festsetzung von Tarifen nach Absatz 4 nicht einigen, so findet Artikel 16 Anwendung.

(6) Die nach diesem Artikel festgesetzten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife festgesetzt worden sind. Tarife dürfen jedoch nicht nach Maßgabe dieses Absatzes um mehr als zwölf (12) Monate nach dem Zeitpunkt verlängert werden, in dem sie sonst abgelaufen wären.

Artikel 8

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

(2) Treibstoffe, Schmieröle, Bordvorräte, Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände, die in das Hoheitsgebiet der einen 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 mit Ausnahme der Abgaben für geleistete Dienste.

(3) Treibstoffe und Schmieröle, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei genommen

Article 7

7.1 Tariffs to be charged by the designated 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 costs of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.

7.2 Tariffs referred to in paragraph 7.1 of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties, after consultation with any other airlines operating over the whole or part of the routes, and such agreement shall, whenever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariffs.

7.3 Tariffs so agreed shall be submitted for approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

7.4 If tariffs cannot be agreed in accordance with paragraph 7.2 of this Article, or if one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of tariffs agreed in accordance with the provisions of paragraph 7.2 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall, after consultation with the aeronautical authorities of any other State whose advice they consider useful, endeavour to determine tariffs by mutual agreement.

7.5 If the aeronautical authorities cannot agree on tariffs submitted to them under paragraph 7.3 of this Article, or on the determination of tariffs under paragraph 7.4 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement.

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

Article 8

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

8.2 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 (8.1) of this Article, with the exception of charges corresponding to the service performed.

8.3 Fuel and lubricants taken on board the aircraft of the designated airline of either Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in interna-

und im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, bleiben frei von den in Absatz 1 bezeichneten Zöllen und sonstigen Abgaben.

(4) Eine Vertragspartei kann die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren unter Zollüberwachung oder -kontrolle halten.

(5) Soweit für Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände Zölle nicht erhoben werden, unterliegen diese Waren nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

Artikel 9

(1) Die übliche Bordausrüstung sowie Materialien und Vorräte, die üblicherweise an Bord eines Luftfahrzeugs des bezeichneten Unternehmens einer Vertragspartei verbleiben, können im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieses Hoheitsgebietes entladen werden.

(2) 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 10

(1) Die Gesetze, sonstigen Vorschriften und Verfahren einer Vertragspartei für den Ein- und Ausflug von im internationalen Fluglinienverkehr verwendeten Luftfahrzeugen nach oder aus ihrem Hoheitsgebiet oder für den Betrieb und den Verkehr solcher Luftfahrzeuge sind von den Luftfahrzeugen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei beim Einflug in dieses Hoheitsgebiet und bis zum Ausflug daraus zu befolgen.

(2) Die Gesetze, sonstigen Vorschriften und Verfahren einer Vertragspartei über Einwanderung, Pässe oder andere anerkannte Reisedokumente, Einreise, Abfertigung, Zoll und Quarantäne sind durch oder für die Besatzungen, Fluggäste, Post und Fracht, die von Luftfahrzeugen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei befördert werden, beim Einflug in das Hoheitsgebiet der genannten Vertragspartei und bis zum Ausflug daraus zu befolgen.

(3) Fluggäste, Post und Fracht in direktem Durchflug durch das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei, die den solchen Zwecken vorbehaltenen Bereich des Flughafens nicht verlassen, unterliegen außer in bezug auf Sicherheitsmaßnahmen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt und der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen nur einer vereinfachten Kontrolle. Post und Fracht im direkten Durchflug sind von Zöllen und anderen ähnlichen Abgaben befreit.

(4) Gebühren und sonstige Abgaben, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen auf den Betrieb des Unternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, dürfen nicht höher sein als die, die auf den Betrieb anderer Luftfahrtunternehmen in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

(5) Eine Vertragspartei gibt anderen Luftfahrtunternehmen bei der Anwendung ihrer Zoll-, Einwanderungs-, Quarantäne- und ähnlichen Vorschriften oder bei der Benutzung der ihrer Kontrolle unterstehenden Flughäfen, Luftstraßen und Flugsicherungsdienste sowie damit verbundenen Einrichtungen nicht den Vorzug gegenüber dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei.

tional air services, shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph (8.1) of this Article.

8.4 Each Contracting Party may keep the goods mentioned in paragraph (8.1) to (8.3) of this Article under Customs supervision or control.

8.5 To the extent that no duties are imposed on fuel, lubricants, spare parts and regular equipment, such goods shall not be subject to any economic prohibitions or restrictions on importation, exportation or transit that otherwise may be applicable.

Article 9

9.1 The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that territory.

9.2 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 10

10.1 The laws, regulations and procedures of either 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, shall be complied with by aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, and until and including departure from, the said territory.

10.2 The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, mail and cargo carried by aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, and until and including departure from, the territory of the said Contracting Party.

10.3 Passengers, mail and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures for the suppression of unlawful acts against the safety of civil aviation and the unlawful seizure of aircraft, be subject to no more than a simplified control. Mail and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar charges.

10.4 Fees and charges applied in the territory of either Contracting Party to the airline operations of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities shall not be higher than those applied to the operations of other airlines engaged in similar international air services.

10.5 Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

Artikel 11

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 auf den festgelegten Linien als gültig anerkannt. Voraussetzung ist jedoch stets, daß diese Zeugnisse oder Erlaubnisscheine in Übereinstimmung mit den nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegten Richtlinien erteilt oder als gültig anerkannt worden sind. Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, den an ihre eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei erteilten Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen für Flüge über ihrem eigenen Hoheitsgebiet die Anerkennung zu versagen.

Artikel 12

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 13

Jede Vertragspartei gewährt dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, alle Einnahmenüberschüsse, die jedes bezeichnete Unternehmen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erzielt hat, frei zu transferieren. Die Transferierung wird 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 14

(1) Das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei ist vorbehaltlich der Gesetze und sonstigen Vorschriften der anderen Vertragspartei über Einreise und Aufenthalt berechtigt, seine eigenen Vertreter samt dem vernünftigerweise für die Bereitstellung der vereinbarten Flugliniendienste erforderlichen technischen und kaufmännischen Personal in das Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei zu bringen und dort zu unterhalten.

(2) Sieht ein bezeichnetes Unternehmen von der Einrichtung einer eigenen Organisation in den Flughäfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ab, so läßt es nach Möglichkeit die in Betracht kommenden Arbeiten durch das Personal dieser Flughäfen oder des von der anderen Vertragspartei nach Artikel 4 Absatz 1 bezeichneten Unternehmens ausführen.

Artikel 15

(1) Im Geist enger Zusammenarbeit konsultieren die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien einander von Zeit zu Zeit, um die Durchführung und befriedigende Einhaltung dieses Abkommens und etwaiger Anhänge zu diesem Abkommen zu gewährleisten, und konsultieren einander erforderlichenfalls über eine Änderung derselben.

(2) Jede Vertragspartei kann Konsultationen beantragen, die innerhalb von sechzig (60) Tagen nach Eingang des Antrags beginnen, sofern nicht beide Vertragsparteien einer Verlängerung dieses Zeitraums zustimmen. Die Konsultationen können mündlich oder schriftlich erfolgen.

Article 11

11 Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, by one Contracting Party and unexpired shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. Provided always that such certificates or licences were issued, or validated, in conformity with the standards established under the Convention. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognise, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 12

12 The aeronautical authorities of one 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 services and the origins and destinations of such traffic.

Article 13

13 Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditure earned by that designated airline in the territory of the other Contracting Party. Such transfer 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 14

14.1 The designated airline of each Contracting Party shall be entitled, subject to the laws and regulations relating to entry and residence of the other Contracting Party, to introduce and maintain on the territory of such other Contracting Party its own representatives together with such technical and commercial staff as may reasonably be required for the provision of the agreed air services.

14.2 If a designated airline refrains from establishing its own organisation at airports in the territory of the other Contracting Party, it shall have its work performed, as far as possible, by the personnel of such airports or of the airline designated by the other Contracting Party in accordance with paragraph (14.1) of Article 4 of the present Agreement.

Article 15

15.1 In a spirit of close cooperation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and any Schedules hereto, and shall consult when necessary to provide for modification thereof.

15.2 Either Contracting Party may request consultations, which shall begin within sixty (60) days of the date of the receipt of the request unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Such consultations may be either oral or in writing.

Artikel 16

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

(2) Gelingt es den Vertragsparteien nicht, eine Beilegung durch Verhandlungen zu erreichen, so können sie vereinbaren, die Streitigkeit einer Person oder Stelle zur Entscheidung vorzulegen; kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, so wird die Streitigkeit auf Antrag einer Vertragspartei einem aus drei Schiedsrichtern bestehenden Schiedsgericht zur Entscheidung vorgelegt, 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 oder anderem geeignetem Weg eine Mitteilung erhalten hat, mit der sie eine Entscheidung der Streitigkeit durch ein solches Schiedsgericht beantragt, und der dritte Schiedsrichter wird innerhalb weiterer sechzig (60) Tage 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 Staates sein, der nicht Vertragspartei dieses Abkommens ist; er wird als Obmann des Schiedsgerichts tätig.

(3) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für beide Vertragsparteien bindend. 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. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

(4) Sofern und solange es eine Vertragspartei versäumt, eine nach Absatz 2 ergangene Entscheidung zu befolgen, kann die andere Vertragspartei alle Rechte und Vorrechte einschränken, vorübergehend aufheben oder widerrufen, die sie der säumigen Vertragspartei auf Grund dieses Abkommens gewährt hat.

Artikel 17

Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen aufhebt, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 15 Absatz 2 statt.

Artikel 18

Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich auf diplomatischem Weg ihren Beschluß mitteilen, 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.

Article 16

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

16.2 If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted 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 Contracting Party 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 or appropriate channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal and the third arbitrator shall be appointed within a further 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 period specified, 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 state other than those of the Parties to this Agreement and shall act as President of the arbitral tribunal.

16.3 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.

16.4 If and for so long as either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph 16.2 of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

Article 17

17 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 15.2 of the present Agreement.

Article 18

18 Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this 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.

Artikel 19

Dieses Abkommen und alle seine Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert.

Artikel 20

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich ausgetauscht.

(2) Dieses Abkommen tritt dreißig (30) Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

Article 19

19 This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

Article 20

20.1 The present Agreement shall be ratified. The instruments of ratification shall be exchanged as soon as possible.

20.2 The present Agreement shall enter into force thirty (30) days after the exchange of the instruments of ratification.

Geschehen zu Victoria/Mahe am 27. Februar 1981 in zwei Urschriften, jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Done at Victoria, Mahe on 27th February, 1981 in two originals in the English and German languages both texts being equally authentic.

Für die Bundesrepublik Deutschland
For the Federal Republic of Germany
Dr. Alfred G. Kühn

Für die Republik Seschellen
For the Republic of Seychelles
Ogilvy Berlouis

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-seschellische Luftverkehrsabkommen ist das 68. Luftverkehrsabkommen, das den gesetzgebenden Körperschaften nach Wiederherstellung der Luft hoheit zur Zustimmung vorgelegt wird. Es wurde nach Delegationsverhandlungen, die in der Zeit vom 27. 8. bis 1. 9. 1979 in Victoria stattfanden, am 27. Februar 1981 ebenda unterzeichnet.

Die eingeräumten Verkehrsrechte sind in einem Fluglinienplan festgelegt worden.

II. Besonderes

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 das Verfahren für die Erteilung und den Widerruf der Betriebsgenehmigung zur Durchführung des Linienverkehrs fest.

Artikel 6 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 7 enthält die Grundsätze und das Verfahren für die auf den vereinbarten Linien anzuwendenden Tarife.

Artikel 8 bestimmt, daß Luftfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände, Ersatzteile und Luftfahrtbetriebsstoffe sowie Bordvorräte, die bei der Durchführung des Flug-

linienverkehrs in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingeführt oder ausgeführt werden, frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben bleiben. Soweit für Luftfahrtbetriebsstoffe, Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände Zölle nicht erhoben werden, unterliegen sie nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

Artikel 9 regelt die Entladung und Überwachung der Bordausrüstung, Materialien und Vorräte und ist eine Ergänzung des Artikels 8.

Artikel 10 stellt u. a. bei Benutzung von Flughäfen und anderen Luftfahrteinrichtungen für die Gebührenerhebung Inländerbehandlung sicher und bildet den Rahmen der Bestimmungen, in dem sich Besatzung, Fluggäste, Post und Fracht bei der Durchführung des Fluglinienverkehrs im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zu verhalten haben.

Artikel 11 verbürgt die Gegenseitigkeit der Anerkennung von Lufttüchtigkeits- und Befähigungszeugnissen sowie Erlaubnisscheinen im Rahmen des zwischen den Vertragsparteien vereinbarten Fluglinienverkehrs.

Artikel 12 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 7.

Artikel 13 regelt den Transfer der Einnahmen.

Artikel 14 ordnet die Unterhaltung eigener Büros und Beschäftigung eigenen Personals.

Die Artikel 15 bis 20 befassen sich mit dem Meinungsaustausch, den Konsultationen, der Beilegung von Streitigkeiten, dem Schiedsgerichtsverfahren 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 international 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.

