

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Abkommen vom 24. Juli 1973
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Sri Lanka
über den Luftverkehr**

A. Zielsetzung

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

B. Lösung

Die Republik Sri Lanka 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 61/82

Bonn, den 12. Oktober 1982

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 24. Juli 1973 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Sri Lanka über den Luftverkehr mit Begründung und Vorblatt.

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

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 515. Sitzung am 8. Oktober 1982 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzesentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Kohl

**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Abkommen vom 24. Juli 1973
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Sri Lanka
über den Luftverkehr**

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

Artikel 1

Dem in Colombo am 24. Juli 1973 unterzeichneten
Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Republik Sri Lanka über den Luftverkehr wird
zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröf-
fentlicht.

Artikel 2

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkün-
dung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem
Artikel 17 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 Gegenstän-
de 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 Arti-
kel 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 Satz 1 des Grund-
gesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Abkommen
nach seinem Artikel 17 Abs. 2 in Kraft tritt, im Bundes-
gesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausfüh-
rung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet.

**Abkommen
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Republik Sri Lanka
über den Luftverkehr**

**Air Transport Agreement
between the Federal Republic of Germany
and the Republic of Sri Lanka**

Die Bundesrepublik Deutschland
und
die Republik Sri Lanka

The Federal Republic of Germany
and
The Republic of Sri Lanka

in dem Wunsch, den Luftverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu regeln,

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

haben folgendes vereinbart:

Have agreed as follows:

Artikel 1

Article 1

(1) Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dessen Wortlaut nichts anderes ergibt,

(1) For the purposes of the present Agreement, unless the text otherwise requires:

- a) „Luftfahrtbehörde“: in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr; in bezug auf die Republik Sri Lanka den Direktor für Zivilluftfahrt (Director of Civil Aviation) oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;
- b) „bezeichnetes Unternehmen“: ein Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien Fluglinienverkehr betreiben soll;
- c) „Vertragspartei“ oder „Vertragsparteien“: die Bundesrepublik Deutschland oder die Republik Sri Lanka oder gegebenenfalls beide oder ihre ordnungsgemäß befugten Vertreter.

- (a) the term “aeronautical authorities” shall mean in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Minister of Transport; in the case of the Republic of Sri Lanka, the Director of Civil Aviation or in both cases any other person or agency authorized to perform the functions exercised by the said authorities;
- (b) the term “designated airline” shall mean the airline that one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with Article 3 of the present Agreement as being the airline which is to operate air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement;
- (c) the term “Contracting Party” or “Contracting Parties” shall mean the Republic of Sri Lanka or the Federal Republic of Germany or both, as the case may be, or their duly authorized representatives.

(2) Die Begriffe „Hoheitsgebiet“, „Fluglinienverkehr“ und „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ haben für die Anwendung dieses Abkommens die in den Artikeln 2 und 96 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt in der jeweils letztgültigen Fassung festgelegte Bedeutung.

(2) the terms “territory”, “air service”, and “stop for non-traffic purposes” shall, for the purpose of the present Agreement, have the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention of December 7, 1944, on International Civil Aviation as amended at present or in future.

Artikel 2

Article 2

(1) Eine Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zur Durchführung des Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien

(1) Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party for the purpose of operating air services by the designated airlines over the routes specified in accordance with paragraph (2) of this Article –

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

- (a) the right to fly across its territory without landing;
- (b) the right to land in its territory for non-traffic purposes; and
- (c) the right to land in its territory at the points named on the routes specified in accordance with paragraph (2) of this Article, in order to take on or discharge passengers, mail and/or cargo on a commercial basis.

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

Artikel 3

(1) Der Betrieb des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien kann jederzeit aufgenommen werden, wenn

- a) die Vertragspartei, der die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Rechte gewährt sind, ein Unternehmen schriftlich bezeichnet hat und
- b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

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

(3) Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei kann von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, die Voraussetzungen der Gesetze und sonstigen Vorschriften zu erfüllen, die von dieser Behörde gemäß dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt im allgemeinen und billigerweise auf den Fluglinienverkehr angewendet werden.

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

Artikel 4

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

(2) Eine Vertragspartei kann durch schriftliche Mitteilung an die andere Vertragspartei das von ihr bezeichnete Unternehmen unter den Voraussetzungen des Artikels 3 durch ein anderes ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Artikel 5

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

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

Article 3

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

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

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

(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 and reasonably applied to the operation of air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

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

Article 4

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

(2) Each Contracting Party shall have the right by written communication to the other Contracting Party to replace subject to the provisions of Article 3 the airline it has designated by another airline. The newly designated airline shall have the same rights and be subject to the same obligations as the airline which it replaces.

Article 5

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

Artikel 6

(1) Die von dem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und aus ihm 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.

(3) Treibstoffe und Schmieröle, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei genommen und im Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien verwendet werden, bleiben frei von den in Absatz 1 bezeichneten Zöllen und sonstigen Abgaben und von etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben.

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

(5) Soweit für die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren Zölle und sonstige Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen diese Waren nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

Artikel 7

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

(2) Bei dem Betrieb des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien nimmt das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien von diesem Unternehmen betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, die das Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieses Unternehmens, Beförderungen zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, wird im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

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

Article 6

(1) Aircraft operated by the designated airline of either Contracting Party and entering, departing 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.

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

(3) Fuel and lubricants taken on board the aircraft of the designated airline of either Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement, shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph (1) of this Article, as well as from any other special consumption charges.

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

(5) To the extent that no duties or other charges are imposed on goods mentioned in paragraphs (1) to (3) of this Article, such goods shall not be subject to any economic prohibitions or restrictions on importation, exportation or transit that may otherwise be applicable.

Article 7

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

(2) In the operation of air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement, the designated airline of either Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline operates over the same routes or parts thereof.

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

- (a) the traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airline;
- (b) the traffic demand existing in the areas through which the air services pass, taking into account local and regional air services;

c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebs der Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

(c) the requirements of an economical operation of through-traffic routes.

Artikel 8

(1) Die bezeichneten Unternehmen teilen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens dreißig Tage vor Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien die Art der Dienste, die vorgesehenen Flugzeugtypen und die Flugpläne mit. Entsprechendes gilt für spätere Änderungen.

(2) Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei übermittelt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen, die billigerweise angefordert werden können, um das im vereinbarten Linienverkehr von dem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen enthalten alle Angaben, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des von dem Unternehmen im vereinbarten Linienverkehr betriebenen Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 9

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

(2) Die Tarife werden, wenn möglich, für diese Linien zwischen den beteiligten bezeichneten Unternehmen vereinbart. Hierbei richten sich die bezeichneten Unternehmen nach den Beschlüssen, die aufgrund des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbands (IATA) angewendet werden können, oder die bezeichneten Unternehmen vereinbaren nach Konsultation der Luftfahrtunternehmen dritter Staaten, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise befiegen, die Tarife, wenn möglich, unmittelbar.

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

(4) Kommt zwischen den bezeichneten Unternehmen eine Vereinbarung nach Absatz 2 nicht zustande oder erklärt sich eine Vertragspartei mit den ihr nach Absatz 3 zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so setzen die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien die derjenigen Linien oder Linienteile, für die eine Vereinbarung nicht zustande gekommen oder eine Genehmigung nicht erteilt worden ist, im Einvernehmen fest.

(5) Wird zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien ein Einvernehmen nach Absatz 4 nicht erzielt, so wird Artikel 13 angewendet. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, kann die Vertragspartei, die sich mit einem Tarif nicht einverstanden erklärt hat, von der anderen Vertragspartei die Aufrechterhaltung des vorher in Kraft befindlichen Tarifs verlangen.

Artikel 10

(1) Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei bietet in erster Linie dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht an, alle Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Abfertigung von Fluggästen und Fracht und alle technischen Dienste auf dem Flughafen zu gemeinsam zu

Article 8

(1) The designated airlines shall communicate to the aeronautical authorities of the Contracting Parties not later than thirty days prior to the initiation of air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. This shall likewise apply to later changes.

(2) The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply of the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by the airline on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 9

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

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

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

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

(5) If no accord as envisaged in paragraph (4) above is reached between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, the provisions of Article 13 of the present Agreement shall apply. Until such time as an arbitral award has been rendered, the Contracting Party which has withheld its consent to a given rate, shall be entitled to require the other Contracting Party to maintain the rate previously in effect.

Article 10

(1) The airline designated by one Contracting Party shall, in the first instance, offer to the airline designated by the other Contracting Party the right to perform all services in relation to passenger handling, cargo handling and engineering services at the airport at rates to be mutually agreed upon. This,

vereinbarenden Tarifen durchzuführen. Dies hindert jedoch das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei nicht daran, eigenes Personal für Zwecke seiner Verwaltung und Vertretung zu beschäftigen und das abfertigende Unternehmen zu beraten und zu unterstützen. Eine Arbeitserlaubnis ist nicht erforderlich.

(2) Lehnt es das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei ab, die genannten Dienstleistungen zu erbringen, so kann das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei eigene Vorkehrungen für derartige Dienstleistungen treffen.

Artikel 11

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

Artikel 12

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans oder von Auslegungsfragen kann eine Vertragspartei jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gleiche gilt für die Erörterung der Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel 11 ohne Erfolg geblieben ist. Die Konsultation beginnt binnen sechzig Tagen nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

Artikel 13

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder die Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 12 beigelegt werden kann, wird sie auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen, der von den Vertragsparteien bestellt wird. Die Mitglieder werden innerhalb von sechzig Tagen, der Obmann innerhalb von neunzig Tagen bestellt, nachdem eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(3) Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann eine Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer Vertragspartei oder ist er aus einem anderen Grunde verhindert, so soll der Vizepräsident, der ihn vertritt, die erforderlichen Ernennungen vornehmen.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für die Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Obmanns sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel 14

Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so ge-

however, does not preclude the designated airline of either Contracting Party from employing its own personnel for management and agency purposes, as well as to advise and assist the handling airline. Work permits shall not be required.

(2) In the event of the designated airline of one Contracting Party declining to undertake the services, referred to above, the designated airline of the other Contracting Party may make its own arrangements regarding the performance of such services.

Article 11

Exchange of views shall take place as needed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in order to achieve close co-operation and agreement in all matters pertaining to the application of the present Agreement.

Article 12

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

Article 13

(1) To the extent that any disagreement concerning the interpretation or application of the present Agreement cannot be settled in accordance with Article 12 of the present Agreement, it shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of either Contracting Party.

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

(3) If the periods specified in paragraph (2) above have not been observed, either Contracting Party may invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation (ICAO) to make the necessary appointments. If the President is a national of either Contracting Party or if he is otherwise prevented from discharging this function, the Vice President deputizing for him should make the necessary appointments.

(4) The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on both Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the costs of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the costs 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.

Article 14

In the event of a general multilateral air transport convention accepted by the Contracting Parties entering into force, the

hen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen aufhebt, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 12 statt.

Artikel 15

Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenwechsel nach Artikel 2 Absatz 2 werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) von der Luftfahrtbehörde der Republik Sri Lanka zur Registrierung mitgeteilt.

Artikel 16

Eine Vertragspartei gewährt dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, die im Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei erzielten Einnahmen, welche die Ausgaben übersteigen, an sein Hauptbüro zu überweisen. Diese Überweisungen haben jedoch im Einklang mit den Devisenvorschriften der Vertragspartei zu erfolgen, in deren Hoheitsgebiet die Einnahmen erzielt wurden.

Artikel 17

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

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

(3) Eine Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit schriftlich kündigen. Das Abkommen tritt ein Jahr nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft.

Geschehen zu Colombo am 24. Juli 1973 in sechs Urschriften, je zwei in deutscher, singhalesischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist. Bei Streitigkeiten über die Auslegung und/oder Anwendung des Abkommens ist der englische Wortlaut maßgebend.

Für die Bundesrepublik Deutschland
For the Federal Republic of Germany
F. G. Hoffmann

Für die Republik Sri Lanka
For the Republic of Sri Lanka
Leslie Goonewardene

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

Article 15

The present Agreement, any amendments to it and any exchange of notes under paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement shall be communicated by the aeronautical authorities of the Republic of Sri Lanka to the International Civil Aviation Organisation (ICAO) for registration.

Article 16

Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right to remit to its head office the excess over expenditure of receipts earned in the territory of the first Contracting Party. Such remittances, however, shall be in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued.

Article 17

(1) The present Agreement shall be ratified. The instruments of ratification shall be exchanged as soon as possible.

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

(3) Each Contracting Party may at any time give written notice of termination of the present Agreement. It shall then expire one year from the date of receipt of such notice by the other Contracting Party.

Done at Colombo on 24 July 1973 in six originals, two each in the Sinhala, German and English languages, all six texts being equally authentic. In the event of there being any dispute in the interpretation and/or application of the Agreement the English text shall prevail.

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-srilankische Luftverkehrsabkommen ist das 73. Abkommen, das den gesetzgebenden Körperschaften nach Wiederherstellung der Lufthoheit zur Zustimmung vorgelegt wird. Es wurde nach Delegationsverhandlungen, die in der Zeit vom 20. bis 21. Juni 1972 in Bonn stattfanden, am 24. Juli 1973 in Colombo unterzeichnet.

Die eingeräumten Verkehrsrechte sind in einem Fluglinienplan festgelegt, der am Tage der Unterzeichnung des Abkommens durch Notenaustausch (s. Art. 2 Abs. 2 des Abkommens) vereinbart wurde.

Das Abkommen wird von Sri Lanka seit 1. September 1979 vorläufig angewendet.

Die Bundesrepublik Deutschland nutzt ihre Verkehrsrechte gegenwärtig nicht aus.

II. Besonderes

Das Abkommen entspricht überwiegend dem deutschen Musterentwurf für zweiseitige Luftverkehrsabkommen.

Artikel 1 erläutert die Bedeutung der im Abkommen verwendeten Begriffe.

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

Die Artikel 3 und 4 legen das Verfahren für die Erteilung und den Widerruf der Betriebsgenehmigung zur Durchführung des Linienverkehrs fest.

Artikel 5 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 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 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 wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen, können aber zollüberwacht werden.

Artikel 7 und 8 gewährleisten in jeder Beziehung die volle Gleichberechtigung der beiderseitigen Luftfahrtunternehmen und legen die Grundsätze und das Verfahren fest, nach denen die Art, die Häufigkeit und die Kapazität der beiderseitigen Flugliniendienste vereinbart werden.

Sie verpflichten darüber hinaus die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien zum Austausch statistischer Unterlagen zur Nachprüfung des Beförderungsangebotes, des Verkehrsumfanges sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs. Diese Verpflichtung bildet damit eine wichtige Ergänzung des Artikels 9.

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

Artikel 10 bietet den bezeichneten Unternehmen das Recht an, alle Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Abfertigung von Fluggästen und Fracht und allen technischen Diensten auf dem Flughafen zu gemeinsam zu vereinbarenden Tarifen durchzuführen; unabhängig davon mit der Möglichkeit, eigene Büros und eigenes Personal zu unterhalten.

Die Artikel 11 bis 14 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.

Artikel 16 regelt den Transfer der Einnahmen.

Artikel 15 und 17 enthalten die international üblichen Registrierungs-, Kündigungs- und Schlußbestimmungen.

III. Geltungsbereich

Im Hinblick auf Artikel 5 des Zwölften Teils des Überleitungsvertrages und 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.