

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes

**zu dem Luftverkehrsabkommen vom 27. Dezember 1977
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und dem Ministerrat der Sozialistischen Republik Birmanische Union**

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 Sozialistische Republik Birmanische Union 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 nicht gesicherten Verkehrsrechten.

D. Kosten

Es entstehen keine Kosten.

Das Vorhaben wirkt sich weder auf Einzelpreise noch auf das Preisniveau, insbesondere nicht auf das Verbraucherpreisniveau, aus.

Bundesrepublik Deutschland

Der Bundeskanzler

14 (34) – 971 05 – Lu 66/83

Bonn, den 7. November 1983

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Luftverkehrsabkommen vom 27. Dezember 1977 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und dem Ministerrat der Sozialistischen Republik Birmanische Union mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

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

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 528. Sitzung am 28. Oktober 1983 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Kohl

**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Luftverkehrsabkommen vom 27. Dezember 1977
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und dem Ministerrat der Sozialistischen Republik Birmanische Union**

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

Artikel 1

Dem in Rangun am 27. Dezember 1977 unterzeichneten Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und dem Ministerrat der Sozialistischen Republik Birmanische Union wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, vereinbarte Änderungen des Fluglinienplans durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates in Kraft zu setzen.

Artikel 3

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 19 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

Mit der Bestimmung soll erreicht werden, daß vereinbarte Änderungen des Fluglinienplans ohne großen Verwaltungsaufwand kurzfristig in Kraft gesetzt und damit die Verkehrsrechte den jeweiligen Verkehrsanforderungen schneller angepaßt werden können. Ohne diese Regelung könnten Änderungen des Fluglinienplans nur mit Hilfe eines neuen Gesetzes wirksam werden.

Zu Artikel 3

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Abkommen nach seinem Artikel 19 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

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

Das Vorhaben wirkt sich weder auf Einzelpreise noch auf das Preisniveau, insbesondere nicht auf das Verbraucherpreisniveau, aus.

**Luftverkehrsabkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und dem Ministerrat der Sozialistischen Republik Birmanische Union**

**Air Transport Agreement
between the Government of the Federal Republic of Germany
and the Council of Ministers of the Socialist Republic of the Union of Burma**

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
der Ministerrat
der Sozialistischen Republik Birmanische Union
– nachfolgend Vertragsparteien genannt –

The Government of the Federal Republic of Germany
and
the Council of Ministers
of the Socialist Republic of the Union of Burma,
hereinafter described as the Contracting Parties,

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

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

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

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

sind wie folgt übereingekommen:

Have agreed as follows:

Artikel 1

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

Article 1

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

- a) „Zivilluftfahrtabkommen“: das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt einschließlich aller nach dessen Artikel 90 angenommenen Anhänge sowie aller Änderungen der Anhänge oder des Zivilluftfahrtabkommens selbst nach dessen Artikeln 90 und 94, sofern diese Anhänge und Änderungen von beiden Vertragsparteien angenommen worden sind;
- a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof in so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;
- b) „Luftfahrtbehörde“: in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr oder jede Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesem Minister gegenwärtig obliegenden Aufgaben ermächtigt ist; in bezug auf die Sozialistische Republik Birmanische Union die Abteilung Zivilluftfahrt des Ministeriums für Verkehr und Fernmeldewesen oder jede Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesem Ministerium gegenwärtig obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;
- b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Federal Republic of Germany, the Minister of Transport or any person or agency authorized to perform the functions exercised at present by the Minister of Transport and in the case of the Socialist Republic of the Union of Burma, the Department of Civil Aviation of the Ministry of Transport and Communications or any person or agency authorized to perform the functions exercised at present by the Ministry of Transport and Communications;
- c) „bezeichnetes Unternehmen“: Ein Luftverkehrsunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei durch schriftliche Notifikation nach Artikel 3 für den Betrieb des Fluglinienverkehrs auf den in dieser Notifikation angeführten Linien bezeichnet hat;
- c) the term "designated airline" means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of the present Agreement, for the operation of air services on the routes specified in such notification;
- d) „Hoheitsgebiet“, „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“, „Luftverkehrsunternehmen“ und „Landung zu nicht gewerblichen Zwecken“: dasselbe wie in den Artikeln 2 und 96 des Zivilluftfahrtabkommens;
- d) the terms "territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" shall have for the purpose of the present Agreement the meanings respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention;
- e) „Beförderungsangebot“: in bezug auf ein Luftfahrzeug die auf der Linie oder dem Abschnitt einer Linie verfügbare Nutzlast dieses Luftfahrzeugs;
- e) the term "capacity" in relation to an aircraft shall mean the available payload of that aircraft available on the route or section of a route; and
- f) „Beförderungsangebot“: in bezug auf einen vereinbarten Fluglinienverkehr das Beförderungsangebot eines in
- f) the term "capacity" in relation to agreed service shall mean the capacity of the aircraft used on such service

diesem Verkehr eingesetzten Luftfahrzeugs, multipliziert mit der Häufigkeit, mit der dieses Luftfahrzeug in einer bestimmten Zeit auf einer bestimmten Linie oder einem bestimmten Linienabschnitt betrieben wird.

Artikel 2

(1) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte zum Zwecke der Einrichtung eines planmäßigen internationalen Fluglinienverkehrs auf den in der Anlage, die Bestandteil dieses Abkommens ist, festgelegten Linien. Dieser Verkehr und diese Linien sind im folgenden als „vereinbarter Fluglinienverkehr“ und „festgelegte Linien“ bezeichnet.

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

- a) das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
- b) in dem genannten Hoheitsgebiet Landungen zu nicht gewerblichen Zwecken vorzunehmen und
- c) in dem genannten Hoheitsgebiet an den Punkten, die in der Anlage für diese Linie festgelegt sind, zu landen, um im Rahmen des internationalen Verkehrs Fluggäste, Post und Fracht abzusetzen und aufzunehmen.

(3) Absatz 2 ist nicht so auszulegen, als werde dem Unternehmen einer Vertragspartei das Recht übertragen, 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 3

(1) Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei ein Luftverkehrsunternehmen zur Durchführung des vereinbarten Fluglinienverkehrs auf den festgelegten Linien schriftlich bezeichnen.

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

(3) Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei kann von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, die Voraussetzungen der Gesetze und sonstigen Vorschriften zu erfüllen, die diese Luftfahrtbehörde auf den Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs unter Anlegung eines vernünftigen Maßstabs üblicherweise anwendet.

(4) Jede Vertragspartei ist berechtigt, die Bezeichnung eines Unternehmens abzulehnen, die in Absatz 2 genannte Betriebsgenehmigung zu verweigern oder dem bezeichneten Unternehmen für die Ausübung der in Artikel 2 genannten Rechte die von ihr für erforderlich 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 Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat, oder deren Staatsangehörigen zusteht.

(5) Ein so bezeichnetes und nach Absatz 2 mit einer Genehmigung versehenes Unternehmen kann jederzeit den vereinbarten Fluglinienverkehr aufnehmen, sofern für diesen ein nach Artikel 6 festgesetzter Tarif in Kraft ist.

Artikel 4

(1) Jede Vertragspartei ist berechtigt, eine Betriebsgenehmigung zu widerrufen sowie die Ausübung der in Artikel 2 ge-

multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and route or section of a route.

Article 2

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex hereto which shall form part of the present Agreement. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

(2) Subject to the provisions of the present Agreement, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating the agreed services on the specified routes the following privileges: –

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
- (c) to make stops in the said territory at the points specified for that route in the Annex hereto, for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, mail and cargo.

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

Article 3

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

(2) On receipt of designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article without delay grant to the airline designated, the appropriate operating authorisation.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities.

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline or to refuse to grant the operating authorisation referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary, on the exercise by a designated airline, of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

(5) When the airline has been so designated and authorised under paragraph (2) of this Article, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 6 of the present Agreement is in force in respect of that service.

Article 4

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights

nannten Rechte durch ein bezeichnetes Unternehmen der anderen Vertragspartei zeitweilig zu unterbrechen oder den von ihr für erforderlich gehaltenen Auflagen zu unterwerfen, wenn

- a) ihr nicht der Nachweis erbracht wird, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat, oder deren Staatsangehörigen zusteht,
- b) dieses Unternehmen die Gesetze und sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei nicht befolgt oder
- c) das Unternehmen die Bestimmungen dieses Abkommens auf andere Weise nicht befolgt.

(2) Falls ein Widerruf, eine Unterbrechung oder Auflagen nach Absatz 1 nicht sofort erforderlich sind, um Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften zu verhindern, wird dieses Recht nur nach Konsultation mit der anderen Vertragspartei ausgeübt. In einem solchen Fall werden die Konsultationen innerhalb von sechzig Tagen nach Beantragung der Konsultationen durch eine der Vertragsparteien aufgenommen.

(3) Die von einer Vertragspartei nach diesem Artikel eingeleiteten Maßnahmen beeinträchtigen nicht die der anderen Vertragspartei nach Artikel 16 zustehenden Rechte.

Artikel 5

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

(2) Beim Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs hat das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei auf die Interessen des Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht zu nehmen, damit der von letzterem ganz oder teilweise auf denselben Linien betriebene Linienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der von den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien unterhaltene vereinbarte Fluglinienverkehr entspricht dem öffentlichen Verkehrsbedürfnis auf den festgelegten Linien und dient vor allem dazu, im Rahmen eines angemessenen Ladefaktors ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das dem laufenden und voraussichtlichen Beförderungsbedarf für Fluggäste, Post und Fracht aus oder nach dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, welche das Unternehmen bezeichnet hat. Das Beförderungsangebot für das Aufnehmen und Absetzen von Fluggästen, Post und Fracht an Punkten der festgelegten Linien in den Hoheitsgebieten anderer Staaten als desjenigen, der das Unternehmen bezeichnet hat, wird nach dem allgemeinen Grundsatz bereitgestellt, daß es anzu-
passen ist

- a) an die Bedürfnisse des Verkehrs nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat,
- b) an das Verkehrsbedürfnis des von den Unternehmen durchflogenen Gebiets unter Berücksichtigung der sonstigen von Luftverkehrsunternehmen der in diesem Gebiet liegenden Staaten eingerichteten Beförderungsdienste und
- c) an die Bedürfnisse eines wirtschaftlichen Durchgangsverkehrs.

(4) Das am Anfang bereitzustellende Beförderungsangebot wird zwischen beiden Vertragsparteien vor Aufnahme des vereinbarten Fluglinienverkehrs vereinbart; spätere Änderungen in bezug auf das Beförderungsangebot werden zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien erörtert und vereinbart.

specified in Article 2 of the present Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:-

- (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or
- (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or
- (c) in case the airline otherwise fails to comply with the provisions of the present Agreement.

(2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party. In such case, consultations shall commence within a period of sixty days from the date of request made by either Contracting Party for consultations.

(3) In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 16 shall not be prejudiced.

Article 5

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

(2) In operating the agreed services, the airline of each Contracting Party shall take into account the interest 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.

(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 to carry 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 and put down 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:-

- (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) the requirements of an economical through airline operation.

(4) The capacity to be provided at the outset shall be agreed between both Contracting Parties before the agreed services are inaugurated, thereafter any changes in capacity to be provided shall be discussed and agreed between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

Artikel 6

(1) Die Tarife für den vereinbarten Fluglinienverkehr werden in angemessener Höhe und unter gebührender Berücksichtigung aller einschlägigen Faktoren einschließlich der Betriebskosten, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten des Verkehrs (beispielsweise Geschwindigkeit und Unterbringung) und der Tarife anderer Luftverkehrsunternehmen für einen Teil oder die Gesamtheit der festgelegten Linie festgesetzt. Die Tarife werden nach Maßgabe der Absätze 2 bis 6 festgesetzt.

(2) Die in Absatz 1 erwähnten Tarife und die damit zusammenhängenden Agenturprovisionsätze werden für jede der festgelegten Linien zwischen den beteiligten bezeichneten Unternehmen unter Berücksichtigung der Tarife anderer Luftverkehrsunternehmen, welche diese Linie oder ähnliche Linien ganz oder teilweise betreiben, und des Tariffestsetzungsverfahrens des internationalen Luftverkehrsverbands vereinbart. Die so vereinbarten Tarife unterliegen der Genehmigung der Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien. Sie werden den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien spätestens dreißig Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten vorgelegt. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

(3) Können die bezeichneten Unternehmen sich auf einen dieser Tarife nicht einigen oder kommt aus einem anderen Grund eine Tarifvereinbarung nach Absatz 2 nicht zustande, so versuchen die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien, den Tarif in gegenseitigem Einvernehmen festzusetzen.

(4) Können die Luftfahrtbehörden sich nicht über die Genehmigung eines ihnen nach Absatz 2 vorgelegten Tarifs oder über die Festsetzung eines Tarifs nach Absatz 3 einigen, so wird die Meinungsverschiedenheit nach Artikel 16 geregelt.

(5) Ein Tarif, mit dem die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei nicht einverstanden ist, kann nur nach Artikel 16 Absatz 3 in Kraft treten.

(6) Sind nach Maßgabe dieses Artikels Tarife festgesetzt worden, so behalten sie so lange Gültigkeit, bis in Übereinstimmung mit diesem Artikel neue Tarife festgesetzt worden sind.

Artikel 7

Jede Vertragspartei gewährt dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, alle Gewinnüberschüsse, die dieses Unternehmen im Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen, Gepäck, Post und Fracht erzielt hat, gemäß den geltenden Devisenbestimmungen (sofern vorhanden) zum amtlichen Devisenwechsellkurs zu transferieren.

Artikel 8

(1) Die von dem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord der Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens einer Vertragspartei befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte (einschließlich Lebensmittel, Getränke und Tabak) bleiben im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei frei von den bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Zöllen, Untersuchungsgebühren oder sonstigen Abgaben oder Gebühren, auch wenn diese Vorräte von den Luftfahrzeugen auf Flügen in diesem Hoheitsgebiet verbraucht werden.

(2) Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte (einschließlich Lebensmittel, Getränke und Tabak), die von der einen Vertragspartei

Article 6

(1) The tariffs on any of the agreed services shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part or whole of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them, shall be agreed in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned who will take into consideration the tariffs of other airlines operating over the whole or part of the route or similar routes and the International Air Transport Association rates fixing formula. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties. Any tariffs so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties not later than thirty days prior to the proposed date of their introduction. This period may be reduced in special cases if the aeronautical authorities so agree.

(3) If the designated airlines cannot agree upon any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff between themselves.

(4) If the aeronautical authorities cannot agree upon the approval of any tariff submitted to them under paragraph (2) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (3), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 16 of the present Agreement.

(5) No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provisions of paragraph (3) of Article 16 of the present Agreement.

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

Article 7

Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right of transfer of excess of receipts over expenditure earned by that airline in the territory of the first Contracting Party in connection with the carriage of passengers, baggage, mail and cargo in accordance with the foreign exchange regulations in force (if any) at the official bank rate of exchange.

Article 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, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) retained on board an aircraft of the designated airline of one Contracting Party shall be exempt in the territory of the other Contracting Party from customs duties levied on the occasion of importation, exportation or transit of goods, inspection fees or similar duties or charges, even though such supplies be used by such aircraft on flights in that territory.

(2) Fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) introduced into the territory of one Contracting Party,

oder ihrem bezeichneten Unternehmen oder in deren Auftrag in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingeführt werden oder dort an Bord eines Luftfahrzeugs genommen werden und zur ausschließlichen Verwendung durch oder in den Luftfahrzeugen dieses Unternehmens bestimmt sind, werden in Bezug auf die in Absatz 1 genannten Zölle sowie Untersuchungsgebühren und andere nationale oder örtliche Abgaben und Gebühren von der letztgenannten Vertragspartei nicht weniger günstig behandelt, als dies bei ihrem nationalen Luftverkehrsunternehmen im internationalen Fluglinienverkehr der Fall ist. Keinesfalls darf das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei weniger günstig behandelt werden als die Luftverkehrsunternehmen dritter Länder im internationalen Fluglinienverkehr vor und nach dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei.

(3) Jede Vertragspartei kann die in den Absätzen 1 und 2 genannten Waren unter Zollüberwachung halten.

Artikel 9

Die Gebühren, die eine Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Einrichtungen in ihrem Zuständigkeitsbereich durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei erheben oder erheben lassen kann, dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die von dem nationalen Unternehmen der Vertragspartei in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr für die Benutzung derartiger Flughäfen und Einrichtungen gezahlt würden.

Artikel 10

Jede Vertragspartei gewährt dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei zum Zwecke der Durchführung des vereinbarten Fluglinienverkehrs das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet ein Büro einzurichten und zu unterhalten und in diesem Büro und auf dem Flughafen seine Angestellten zu beschäftigen. Die erforderlichen Gewerbescheine und Arbeits-erlaubnisse werden auf Antrag ausgestellt.

Artikel 11

(1) Die Gesetze und sonstigen Vorschriften einer Vertragspartei über den Einflug oder Ausflug der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge in ihr oder aus ihrem Hoheitsgebiet sowie über den Betrieb und Verkehr dieser Luftfahrzeuge innerhalb ihres Hoheitsgebiets finden auf die Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei beim Einflug, beim Ausflug und für die Dauer ihres Aufenthalts im Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei Anwendung.

(2) Die Gesetze und sonstigen Vorschriften einer Vertragspartei in Bezug auf den Einflug oder Ausflug von Fluggästen, Besatzungen oder Fracht eines Luftfahrzeugs in ihr oder aus ihrem Hoheitsgebiet wie Einreise-, Abfertigungs-, Einwanderungs-, Paß-, Zoll-, Devisen-, Gesundheits- und Quarantänenvorschriften finden auf die Fluggäste, Besatzungen und Fracht, die von Luftfahrzeugen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei in das Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei eingeflogen oder von dort ausgeflogen werden, Anwendung.

Artikel 12

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

(2) Die Luftfahrtbehörde jeder Vertragspartei veranlaßt ihr bezeichnetes Unternehmen, der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen folgende Unterlagen bereitzustellen:

or taken on board an aircraft in that territory, by or on behalf of the other Contracting Party or its designated airline and intended solely for use by or in the aircraft of that airline shall be accorded by the first Contracting Party, in respect of customs duties as mentioned in paragraph (1), inspection fees and other similar national or local duties and charges, treatment not less favourable than that granted to its national airline engaged in the operation of international air services. In any case the treatment of the designated airline of either Contracting Party shall not be less favourable than that accorded to airlines of third countries engaged in the operation of international air services to and from the territory of the other Contracting Party.

(3) Each Contracting Party may keep the goods mentioned in paragraphs (1) and (2) of this Article under customs supervision.

Article 9

The charges which either of the Contracting Parties may impose, or permit to be imposed, on the designated airline of the other Contracting Party for the use of airports and other facilities under its control shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by the national airline of the Contracting Party engaged in similar international air services.

Article 10

Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed air services the right to establish and maintain an office in its territory as well as for employees of the designated airline of the first Contracting Party to work in the said office and at the airport. Necessary trade and work permits shall be issued on application.

Article 11

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

(2) The laws and regulations of one Contracting Party as to the admission to or departure from its territory of passengers, crews and cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, currency, health and quarantine shall be applicable to such passengers, crews and cargo arriving in or departing from the territory of that Contracting Party in aircraft of the airline designated by the other Contracting Party.

Article 12

(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 specified routes, 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 each Contracting Party shall cause its designated airline to supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request:-

- a) geeignete Verkehrsstatistiken, anhand deren die Flughäufigkeit und das Beförderungsangebot im vereinbarten Fluglinienverkehr überprüft werden können und
- b) periodische Unterlagen, die billigerweise angefordert werden können, über den von ihrem bezeichneten Unternehmen nach oder von dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei oder durch dasselbe beförderten Verkehr einschließlich Angaben über Herkunft und Bestimmung dieses Verkehrs.

Artikel 13

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet ein regelmäßiger und häufiger Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit in allen die Durchführung dieses Abkommens betreffenden Angelegenheiten sicherzustellen.

Artikel 14

Hält eine Vertragspartei die Änderung einer Bestimmung dieses Abkommens und der in der Anlage enthaltenen Fluglinienpläne für wünschenswert, so kann sie eine Konsultation zwischen den Vertragsparteien beantragen. Diese Konsultation beginnt binnen sechzig Tagen nach Eingang des Antrags; eine gegebenenfalls zwischen den Vertragsparteien vereinbarte Änderung tritt in Kraft, sobald sie nach Erfüllung der verfassungsrechtlichen oder gesetzlichen Erfordernisse beider Vertragsparteien durch diplomatischen Notenwechsel bestätigt worden ist.

Artikel 15

Wird ein allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen abgeschlossen, das für beide Vertragsparteien verbindlich wird, so wird das Abkommen geändert, damit es dem Übereinkommen entspricht.

Artikel 16

(1) Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens oder seiner Anlage bemühen sich die Vertragsparteien zunächst, diese auf dem Verhandlungswege beizulegen. Kommen die Vertragsparteien auf dem Verhandlungswege zu keiner Regelung, so wird die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht zur Entscheidung vorgelegt.

(2) Das Schiedsgericht besteht aus drei Mitgliedern, von denen jede Vertragspartei je eines benennt; das dritte wird von den beiden so benannten Schiedsrichtern bestellt, darf jedoch nicht Staatsangehöriger einer der beiden Vertragsparteien sein. Jede Vertragspartei benennt einen Schiedsrichter innerhalb von sechzig Tagen, nachdem eine Vertragspartei von der anderen eine diplomatische Note mit der Mitteilung erhalten hat, daß sie eine schiedsgerichtliche Entscheidung der Meinungsverschiedenheit beantragt; der dritte Schiedsrichter wird innerhalb von dreißig Tagen nach Ablauf der Sechzigtagfrist bestellt. Unterläßt es eine Vertragspartei, einen Schiedsrichter zu benennen, oder wird über die Bestellung des dritten Schiedsrichters keine Einigung erzielt, so kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bitten, den oder die fehlenden Schiedsrichter zu bestellen.

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

(4) Wenn und solange es eine Vertragspartei oder das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei versäumt, eine nach Absatz 3 ergangene Entscheidung zu befolgen, kann die

- (a) such traffic statistics as may be appropriate for the purpose of reviewing the frequency and capacity of the agreed services; and
- (b) such periodic statements as may be reasonably required, relating to the traffic carried by its designated airline on services to, from or through the territories of that other Contracting Party, including information concerning the origin and destination of such traffic.

Article 13

There shall be regular and frequent exchanges of views between the aeronautical authorities of the Contracting parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfillment of the present Agreement.

Article 14

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement and the route schedules in the Annex it may request consultation between the two Contracting Parties. Such consultation shall begin within sixty days from the date of the receipt of the request, and the modification, if agreed between the Contracting Parties shall come into effect when, after the constitutional or legal requirements of each Contracting party have been fulfilled and confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 15

In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning air transport by which the two Contracting Parties become bound, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

Article 16

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement and its Annex the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation the dispute shall be submitted for decision to an arbitral tribunal.

(2) The arbitral tribunal shall be composed of three members, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within sixty days of the date of delivery by either Contracting Party to the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within thirty days after such period of sixty days. If either Contracting Party fails to designate its arbitrator or if the third arbitrator is not agreed upon the vacancies thereby created shall be filled by persons designated by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization on application by either Contracting Party.

(3) The decision of the arbitral tribunal shall be by a majority of votes. Such decision shall be binding on both Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation at 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.

(4) If and so long as either Contracting Party or the designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph (3) of this Article, the other

andere Vertragspartei alle Rechte einschränken, vorenthalten oder widerrufen, die sie auf Grund dieses Abkommens der säumigen Vertragspartei oder deren bezeichnetem Unternehmen oder dem säumigen bezeichneten Unternehmen gewährt hat.

Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline of that Contracting Party or to the designated airline in default as the case may be.

Artikel 17

Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit ihren Beschluß notifizieren, dieses Abkommen zu beenden. Diese Kündigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen. Im Falle der Kündigung tritt das Abkommen zwölf Monate nach dem Tage des Eingangs der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieser Frist durch Vereinbarung zwischen den Vertragsparteien zurückgenommen wird. Erfolgt keine Empfangsbestätigung von Seiten der anderen Vertragspartei, so gilt als Eingangstag der vierzehnte Tag nach Eingang der Kündigung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation.

Article 17

Either of the Contracting Parties may at any time notify the other of its decision to terminate the present Agreement. Such a notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. In the event of such notice being given, the present Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice to terminate by the other Contracting Party, unless by agreement between the Contracting Parties the notice under reference is withdrawn before the expiry of that period. If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt, the notice shall be deemed to have been received fourteen days after its receipt by the International Civil Aviation Organization.

Artikel 18

Dieses Abkommen und seine Anlage werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung mitgeteilt.

Article 18

The present Agreement and its Annex shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Artikel 19

Dieses Abkommen wird gemäß den im Lande jeder Vertragspartei geltenden verfassungsrechtlichen oder gesetzlichen Erfordernissen genehmigt und tritt dreißig Tage nach Austausch der diplomatischen Noten, in denen die Erfüllung dieser Erfordernisse bestätigt wird, in Kraft.

Article 19

The present Agreement shall be approved according to the constitutional or legal requirements of the country of each Contracting Party and shall come into force thirty days after the day of an exchange of diplomatic notes confirming that these requirements have been fulfilled.

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

In Witness Whereof, the undersigned, being duly authorized by the Contracting Parties, have signed the present Agreement.

Geschehen zu Rangun am 27. Dezember 1977 in sechs Urschriften, je zwei in deutscher, birmanischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist; bei unterschiedlicher Auslegung ist der englische Wortlaut maßgebend.

Done at Rangoon at this day of 27th December 1977, in six originals two each in German, Burmese and English languages, all the texts being equally authentic; in case of any divergence of interpretation the English text shall prevail.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
For the Government of the Federal Republic of Germany
Dr. Hans Ferdinand Linsser
Außerordentlicher und Bevollmächtigter Botschafter
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary

Für den Ministerrat der Sozialistischen Republik Birmanische Union
For the Council of Ministers
of the Socialist Republic of the Union of Burma
Colonel Khin Ohn
Stellvertretender Minister
Ministerium für Transport und Verkehr
Deputy Minister
Ministry of Transport and Communications

Anlage

Fluglinienplan I

Die von dem bezeichneten Unternehmen der Sozialistischen Republik Birmanische Union zu betreibenden Fluglinien und einzuhaltenden Bedingungen.

Abgangs- punkte	Zwischenlandepunkte	Punkt in der Bundesrepublik Deutschland	Punkte darüber hinaus
1. Rangun	Dacca Kalkutta oder Bombay oder Delhi Katmandu Colombo Karatschi oder Rawalpindi Moskau oder Taschkent Kabul Teheran oder Abadan Bahrain Dubai Dhahran oder Djidda Kuwait Bagdad Damaskus Amman Beirut Tel Aviv Kairo Nikosia Ankara oder Istanbul Athen oder Thessaloniki Rom oder Mailand Zürich oder Genf Sofia Bukarest Belgrad oder Zagreb Budapest Wien Prag	Frankfurt oder ein beliebiger Punkt in der Bundesrepublik Deutschland	Paris ein Punkt in Belgien Amsterdam London Shannon New York oder Washington Montreal
2. Rangun	dieselben Zwischenlandepunkte wie in Linie 1	Frankfurt oder ein beliebiger Punkt in der Bundesrepublik Deutschland	Paris ein Punkt in Belgien Amsterdam Kopenhagen Stockholm Oslo

Anmerkung:

Das bezeichnete Unternehmen der Sozialistischen Republik Birmanische Union kann nach seiner Wahl auf einzelnen oder allen Flügen Punkte auf den festgesetzten Linien auslassen, vorausgesetzt, daß bei jedem der Flüge des vereinbarten Fluglinienverkehrs der Abgangspunkt bzw. Endpunkt im Hoheitsgebiet der Sozialistischen Republik Birmanische Union liegt.

Schedule I

Routes to be operated and conditions to be observed by the designated airline of the Socialist Republic of the Union of Burma.

Points of origin	Intermediate Points	Point in the Federal Republic of Germany	Points beyond
1. Rangoon	Dacca, Calcutta or Bombay or Delhi, Kathmandu, Colombo, Karachi or Rawalpindi, Moscow or Tashkent, Kabul, Tehran or Abadan, Bahrain, Dubai, Dhahran or Jeddah, Kuwait, Baghdad, Damascus, Amman, Beirut, Tel Aviv, Cairo, Nicosia, Ankara or Istanbul, Athens or Thessaloniki, Rome or Milan, Zurich or Geneva, Sofia, Bucharest, Belgrade or Zagreb, Budapest, Vienna, Prague.	Frankfurt or any point in the Federal Republic of Germany.	Paris, A point in Belgium, Amsterdam, London, Shannon, New York or Washington, Montreal.
2. Rangoon	Same intermediate points as in Route 1.	Frankfurt or any point in the Federal Republic of Germany.	Paris, A point in Belgium, Amsterdam, Copenhagen, Stockholm, Oslo.

Note:

Points on the specified routes may, at the option of the designated airline of the Socialist Republic of the Union of Burma, be omitted on any or all flights provided that each of the agreed services has its departure point or its terminal in the territory of the Socialist Republic of the Union of Burma.

Fluglinienplan II

Die von dem bezeichneten Unternehmen der Bundesrepublik Deutschland zu betreibenden Fluglinien und einzuhaltenden Bedingungen.

Abgangs- punkte	Zwischenlandepunkte	Punkt in der Sozialistischen Republik Birmanische Union	Punkte darüber hinaus
1. Punkte in der Bundes- republik Deutsch- land	Prag Wien Budapest Belgrad oder Zagreb Bukarest Sofia Zürich oder Genf Rom oder Mailand Athen oder Thessaloniki Ankara oder Istanbul Nikosia Kairo Tel Aviv Beirut Amman Damaskus Bagdad Kuwait Dhahran oder Djidda Dubai Bahrain Teheran oder Abadan Kabul Moskau oder Taschkent Karatschi oder Rawalpindi Colombo Katmandu Delhi oder Bombay oder Kalkutta Dacca	Rangun	Bangkok ein Punkt in Malaysia Singapur ein Punkt in Indonesien Port Moresby Sydney und/ oder Melbourne ein Punkt in Neuseeland
2. Punkte in der Bundes- republik Deutsch- land	dieselben Zwischenlandepunkte wie in Linie 1	Rangun	Bangkok Vientiane Phnom Penh Saigon Hanoi Hongkong Manila Kanton oder Shanghai oder Peking Seoul Pyongyang ein Punkt in Japan

Anmerkung:

Das bezeichnete Unternehmen der Bundesrepublik Deutschland kann nach seiner Wahl auf einzelnen oder allen Flügen Punkte auf den festgelegten Linien auslassen, vorausgesetzt, daß bei jedem der Flüge des vereinbarten Fluglinienverkehrs der Abgangspunkt oder Endpunkt im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland liegt.

Schedule II

Routes to be operated and conditions to be observed by the designated airline of the Federal Republic of Germany.

Points of origin	Intermediate Points	Point in the Socialist Republic of the Union of Burma	Points beyond
1. Points in the Federal Republic of Germany.	Prague, Vienna, Budapest, Belgrade or Zagreb, Bucharest, Sofia, Zurich or Geneva, Rome or Milan, Athens or Thessaloniki, Ankara or Istanbul, Nicosia, Cairo, Tel Aviv, Beirut, Amman, Damascus, Baghdad, Kuwait, Dhahran or Jeddah, Dubai, Bahrain, Tehran or Abadan, Kabul, Moscow or Tashkent, Karachi or Rawalpindi, Colombo, Kathmandu, Delhi or Bombay or Calcutta, Dacca.	Rangoon	Bangkok, A point in Malaysia, Singapore, A point in Indonesia, Port Moresby, Sydney and/or Melbourne, A point in New Zealand.
2. Points in the Federal Republic of Germany.	Same intermediate points as in Route 1.	Rangoon	Bangkok, Vientiane, Phnom Penh, Saigon, Hanoi, Hong Kong, Manila, Canton or Shanghai or Peking, Seoul, Pyongyang, A point in Japan.

Note:

Points on the specified routes may, at the option of the designated airline of the Federal Republic of Germany, be omitted on any or all flights provided that each of the agreed services has its departure point or its terminal in the territory of the Federal Republic of Germany.

Denkschrift zum Abkommen

I. Allgemeines

Schwerpunkt des deutschen Luftverkehrs ist der internationale Fluglinienverkehr. Er kann nur betrieben werden, wenn die auswärtigen 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-birmanische Luftverkehrsabkommen wurde nach Delegationsverhandlungen, die vom 27. August 1973 bis 1. September 1973 in Rangun stattfanden, am 27. Dezember 1977 in Rangun unterzeichnet. Der Fluglinienplan konnte nicht, wie bei den bisherigen Luftverkehrsabkommen mit anderen Staaten üblich, in Form eines diplomatischen Notenwechsels festgelegt, sondern mußte entsprechend der birmanischen Forderung als wesentlicher Bestandteil des Abkommens behandelt werden. Der Fluglinienplan wurde jedoch so allgemein wie möglich gehalten. Er wird damit höchst selten eine Änderung erfahren.

Birma übt seine Verkehrsrechte nicht aus, die Bundesrepublik Deutschland nutzt lediglich das Recht des Überflugs.

II. Besonderes

Das Abkommen ist eine Kompromißlösung zwischen dem birmanischen und deutschen Musterentwurf für zweiseitige Luftverkehrsabkommen. Es weicht deshalb redaktionell vom deutschen Muster ab, entspricht aber inhaltlich weitgehend den deutschen Wünschen.

Artikel 1 erläutert die Bedeutung der in dem Abkommen verwandten Begriffe.

Artikel 2 behandelt den Fluglinienplan und legt die Rechte fest, welche sich die Vertragsparteien zur Durchführung des Fluglinienverkehrs durch die nationalen Unternehmen gegenseitig einräumen. Gewährt werden das Recht des Überflugs (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), das Recht, Fluggäste, Fracht und Post abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit), wobei die Beförderung auch von und nach einem 3. Punkt vorgenommen werden kann (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, Fracht oder Post 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 verpflichtet die Vertragsparteien zur gerechten Behandlung der bezeichneten Luftfahrtunternehmen und hält diese zur gegenseitigen Rücksichtnahme an.

Die Bestimmung gewährleistet darüber hinaus, daß die Beförderungsangebote (Nutzlast und Häufigkeit des Verkehrs) der bezeichneten Unternehmen in ein angemessenes Verhältnis zur Verkehrsnachfrage gebracht werden.

Artikel 6 enthält die Grundsätze, nach denen die auf den vereinbarten Linien anzuwendenden Tarife zu bilden sind.

Artikel 7 regelt den Transfer der Gewinnüberschüsse.

Artikel 8 bestimmt, daß Luftfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände, Ersatzteile und Luftfahrtbetriebsstoffe sowie Bordvorräte, die bei Durchführung des Fluglinienverkehrs in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingeführt werden, frei von Zöllen oder Untersuchungsgebühren oder sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben oder Gebühren bleiben.

Artikel 9 räumt Inländerbehandlung bei der Belastung mit Gebühren für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen ein.

Artikel 10 ordnet die Unterhaltung eigener Büros und die Beschäftigung eigenen Personals.

Artikel 11 sieht beim anzuwendenden Recht Inländerbehandlung vor.

Artikel 12 regelt für die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien den Austausch statistischer Unterlagen zur Nachprüfung des Beförderungsangebotes, des Verkehrsumfanges sowie die Bereitstellung periodischer Unterlagen u. a. über Herkunft und Bestimmung des Verkehrs und bildet damit eine wichtige Ergänzung des Artikels 6.

Die Artikel 13 bis 16 befassen sich mit dem Meinungsaustausch der Luftfahrtbehörden, der Konsultation zwischen den Vertragsparteien, der Anpassung dieses Übereinkommens an ein allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen, das für beide Vertragsparteien wirksam wird, und der Beilegung von Meinungsverschiedenheiten einschließlich Schiedsverfahren. Entsprechende Regelungen sind in den Luftverkehrsabkommen üblich und zum Ausgleich möglicher Meinungsverschiedenheiten zweckmäßig.

Die Artikel 17 bis 19 enthalten die international üblichen Kündigungs-, Registrierungs-, Ratifikations- und Schlußbestimmungen.

III. Geltungsbereich

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