

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Abkommen vom 22. Mai 1975
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Volksrepublik Polen
über den zivilen Luftverkehr**

A. Zielsetzung

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

B. Lösung

Die Volksrepublik Polen und die Bundesrepublik Deutschland gewähren sich gegenseitig das Recht des Überflugs (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), das Recht, Fluggäste, Post und Fracht gewerblich im internationalen Fluglinienverkehr abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit).

Kabotagerechte sind ausgeschlossen.

C. Alternativen

Vertragsloser Zustand mit nicht gesicherten Verkehrsrechten.

D. Kosten

Es entstehen keine Kosten.

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 68/84

Bonn, den 10. Februar 1984

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 22. Mai 1975 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Volksrepublik Polen über den zivilen Luftverkehr mit Begründung und Vorblatt.

Der Wortlaut des Abkommens in deutscher und polnischer 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 531. Sitzung am 3. Februar 1984 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Kohl

**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Abkommen vom 22. Mai 1975
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Volksrepublik Polen
über den zivilen Luftverkehr**

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

Artikel 1

Dem in Warschau am 22. Mai 1975 unterzeichneten
Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik
Deutschland und der Regierung der Volksrepublik Polen
über den zivilen Luftverkehr wird zugestimmt. Das
Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Ver-
kündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem
Artikel 15 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 7 des Abkommens vorgesehenen Vergünstigungen auch die Umsatzsteuer und die Biersteuer berühren.

Zu Artikel 2

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

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Abkommen nach seinem Artikel 15 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

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

Die Gegenseitigkeit der Verkehrsrechte ist gesichert. Das Vorhaben wirkt sich deshalb auf Einzelpreise, Preisniveau und Verbraucherpreisniveau nicht aus.

**Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Volksrepublik Polen
über den zivilen Luftverkehr**

**Umowa
między Rządem Republiki Federalnej Niemiec
a Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej
o cywilnej komunikacji lotniczej**

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

und

die Regierung der Volksrepublik Polen –

im folgenden „die Vertragsparteien“ genannt –

in dem Wunsche, ihre gegenseitigen Beziehungen auf dem Gebiet des zivilen Luftverkehrs zu regeln,

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Für die Zwecke dieses Abkommens bedeutet der Begriff:

- a) „Luftfahrtbehörden“ im Falle der Bundesrepublik Deutschland – den Bundesminister für Verkehr – und im Falle der Volksrepublik Polen – den Minister für Verkehr oder in beiden Fällen jede Person oder jede Stelle, die zur Ausübung von Aufgaben berechtigt sind, die diesen Behörden obliegen;
- b) „bezeichnetes Unternehmen“ jedes Luftfahrtunternehmen, welches für den Betrieb der nach Artikel 2 vereinbarten Linien bezeichnet wird und gemäß Artikel 3 die Betriebsgenehmigung erhält.

Artikel 2

Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen aufgeführten Rechte zwecks Einrichtung regulärer internationaler Fluglinien auf den im Fluglinienplan festgelegten Strecken. Der Fluglinienplan wird bei Unterzeichnung des Abkommens durch diplomatischen Notenwechsel festgestellt. Die Linien und Strecken des Fluglinienplans werden im folgenden „vereinbarte Linien“ und „festgelegte Strecken“ genannt.

Das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei genießt bei der Durchführung des Fluglinienverkehrs auf den festgelegten Strecken folgende Rechte:

- a) Das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
- b) auf dem erwähnten Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;
- c) im internationalen Verkehr Fluggäste, Post und Fracht an den spezifizierten Punkten der festgelegten Strecken gemäß den Bestimmungen dieses Abkommens aufzunehmen und abzusetzen.

Artikel 3

(1) Jede Vertragspartei ist berechtigt, ein Luftfahrtunternehmen für die Durchführung des Fluglinienverkehrs auf den fest-

Rząd Republiki Federalnej Niemiec

i

Rząd Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej –

zwane dalej „Umawiającymi się Stronami“ –

kierując się pragnieniem uregulowania wzajemnych stosunków w dziedzinie cywilnej komunikacji lotniczej –

zgodziły się na następujące postanowienia:

Artykuł 1

Dla celów niniejszej Umowy określenie:

- a) „władze lotnicze“ oznacza w przypadku Republiki Federalnej Niemiec – Federalnego Ministra Komunikacji, a w przypadku Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej – Ministra Komunikacji albo w obydwu przypadkach każdą osobę lub organ, które byłyby uprawnione do wykonywania funkcji należących do tych władz,
- b) „wyznaczone przedsiębiorstwo“ oznacza każde przedsiębiorstwo lotnicze, które zostanie wyznaczone do eksploatacji uzgodnionych linii na podstawie artykułu 2 i które otrzyma zezwolenie eksploatacyjne zgodnie z artykułem 3.

Artykuł 2

Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie prawa wymienione w niniejszej Umowie w celu założenia regularnych międzynarodowych linii lotniczych na trasach określonych w Wykazie linii lotniczych. Wykaz linii lotniczych zostanie ustalony w drodze wymiany not dyplomatycznych przy podpisaniu niniejszej Umowy. Linie i trasy określone w Wykazie linii lotniczych nazywane są dalej odpowiednio „uzgodnionymi liniami“ i „określonymi trasami“.

Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze każdej Umawiającej się Strony przy prowadzeniu komunikacji lotniczej będzie korzystać na określonych trasach z następujących praw:

- a) przelotu przez terytorium drugiej Umawiającej się Strony bez lądowania,
- b) lądowania na wspomnianym terytorium w celach niehandlowych,
- c) zabierania i wyladowywania w ruchu międzynarodowym pasażerów, poczty i towarów w punktach wyszczególnionych na określonych trasach, zgodnie z postanowieniami niniejszej Umowy.

Artykuł 3

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo wyznaczyć przedsiębiorstwo lotnicze do prowadzenia komuni-

gelegten Strecken zu bezeichnen. Die Bezeichnung dieses Unternehmens ist von der Luftfahrtbehörde der einen Vertragspartei der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei schriftlich zur Kenntnis zu bringen.

(2) Die Vertragspartei, welche die Mitteilung über die Bezeichnung erhalten hat, hat unter Beachtung der Absätze 3 und 4 dieses Artikels dem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen unverzüglich die entsprechende Betriebsgenehmigung zu erteilen.

(3) Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei kann von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die durch die Gesetze und sonstige Vorschriften der erstgenannten Vertragspartei und durch Internationale Abkommen für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs vorgeschrieben sind.

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

(5) Vom Zeitpunkt der Erteilung der in Absatz 2 vorgesehenen Betriebsgenehmigung an, kann das bezeichnete Unternehmen jederzeit den Betrieb jeder vereinbarten Linie aufnehmen, vorausgesetzt, daß die Bestimmungen des Artikels 9 erfüllt sind.

Artikel 4

(1) Jede der Vertragsparteien ist berechtigt, die Betriebsgenehmigung zurückzuziehen oder die Ausübung der in Artikel 2 genannten Rechte durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei ruhenzulassen oder die Ausübung dieser Rechte an von ihr für unerläßlich erachtete Bedingungen zu knüpfen, falls:

- a) ihr nicht der Nachweis erbracht wird, daß der überwiegende Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat, oder dieser selbst zustehen oder
- b) dieses Unternehmen die Gesetze und Vorschriften der anderen Vertragspartei nicht einhält oder
- c) dieses Unternehmen seinen Betrieb auf den vereinbarten Linien nicht gemäß den in diesem Abkommen festgelegten Bedingungen betreibt.

(2) Das vorerwähnte Recht darf erst nach Konsultationen mit der anderen Vertragspartei ausgeübt werden, es sei denn, daß die unverzügliche Zurückziehung oder Suspendierung der Genehmigung bzw. die Auferlegung von Bedingungen gemäß Absatz 1 zwecks Verhütung weiterer Verletzungen von Gesetzen oder Vorschriften unerläßlich ist.

Artikel 5

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

(2) Bei dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 vereinbarten Linien nimmt das bezeichnete Unternehmen der 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.

kacji lotniczej na określonych trasach. Wyznaczenie to powinno być podane przez władzę lotniczą jednej Umawiającej się Strony w drodze pisemnej do wiadomości władzy lotniczej drugiej Umawiającej się Strony.

2. Umawiająca się Strona, która otrzymała zawiadomienie o wyznaczeniu, powinna, z zachowaniem postanowień ustępów 3 i 4 niniejszego artykułu, udzielić niezwłocznie przedsiębiorstwu wyznaczonemu przez drugą Umawiającą się Stronę odpowiedniego zezwolenia eksploatacyjnego.

3. Władza lotnicza jednej Umawiającej się Strony będzie mogła żądać od wyznaczonego przedsiębiorstwa drugiej Umawiającej się Strony udowodnienia, że jest ono w stanie spełnić wymagania przewidziane w ustawach i innych przepisach tej pierwszej Umawiającej się Strony i w umowach międzynarodowych dla prowadzenia międzynarodowej komunikacji lotniczej.

4. Każda Umawiająca się Strona może nie udzielić wyznaczonemu przedsiębiorstwu drugiej Umawiającej się Strony praw przewidzianych w artykule 2, jeżeli przedsiębiorstwo to na żądanie nie jest w stanie udowodnić, że przeważająca część własności tego przedsiębiorstwa i jego rzeczywista kontrola należy do obywateli tej Umawiającej się Strony, która wyznaczyła to przedsiębiorstwo albo do niej samej.

5. Z chwilą otrzymania zezwolenia eksploatacyjnego przewidzianego w ustępie 2 niniejszego artykułu wyznaczone przedsiębiorstwo będzie mogło w każdym czasie rozpocząć eksploatację każdej uzgodnionej linii pod warunkiem spełnienia postanowień artykułu 9 niniejszej Umowy.

Artykuł 4

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo cofnąć zezwolenie eksploatacyjne lub zawiesić wykonywanie praw wymienionych w artykule 2 przez wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony albo też poddać wykonywanie tych praw warunkom, które uzna za niezbędne, o ile:

- a) nie uzyska dowodu, że przeważająca część własności tego przedsiębiorstwa i jego rzeczywista kontrola należy do obywateli tej Umawiającej się Strony, która wyznaczyła to przedsiębiorstwo, albo do niej samej, albo
- b) przedsiębiorstwo to nie będzie przestrzegać ustaw i przepisów drugiej Umawiającej się Strony, albo
- c) przedsiębiorstwo to nie będzie prowadzić eksploatacji uzgodnionych linii zgodnie z warunkami ustalonymi w niniejszej Umowie.

2. Prawo powyższe będzie mogło być wykonane dopiero po przeprowadzeniu konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną, chyba, że niezwłoczne cofnięcie lub zawieszenie zezwolenia względnie nałożenie warunków przewidzianych w ustępie 1 niniejszego artykułu będzie niezbędne w celu zapobieżenia dalszym naruszeniom ustaw lub przepisów.

Artykuł 5

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa obu Umawiających się Stron będą miały należyte i jednakowe możliwości prowadzenia komunikacji lotniczej na każdej linii uzgodnionej zgodnie z artykułem 2.

2. Przy prowadzeniu międzynarodowej komunikacji lotniczej na uzgodnionych liniach zgodnie z artykułem 2, wyznaczone przedsiębiorstwo Umawiającej się Strony będzie brało pod uwagę interesy wyznaczonego przedsiębiorstwa drugiej Umawiającej się Strony, ażeby nie oddziaływać w sposób niewłaściwy na przewozy lotnicze wykonywane przez to przedsiębiorstwo na całości lub części tych samych linii.

(3) Für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien müssen die von den Vertragsparteien bezeichneten Unternehmen eine Beförderungskapazität bereitstellen, die dem laufenden und vernünftigerweise voraussehbaren Bedarf für internationale Beförderungen auf diesen Linien entspricht. Das Beförderungsangebot soll so gleichmäßig wie möglich zwischen den beiderseits bezeichneten Unternehmen aufgeteilt werden.

(4) Die jeweils bereitzustellende Kapazität des zu betreibenden Verkehrs wird zwischen den bezeichneten Unternehmen nach den Grundsätzen der vorstehenden Absätze 1 bis 3 vereinbart. Derartige Vereinbarungen bedürfen der Zustimmung der beiderseitigen Luftfahrtbehörden.

Artikel 6

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

(2) Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei übermittelt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle periodischen oder sonstigen statistischen Unterlagen des bezeichneten Unternehmens, die billigerweise angefordert werden können, um das auf den nach Artikel 2 vereinbarten Linien 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 Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 7

(1) Luftfahrzeuge, die von dem bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei im internationalen Dienst benutzt werden, sowie deren normale Ausrüstung, Treibstoff- und Schmierstoffvorräte, ferner ihre Bordvorräte, einschließlich Lebensmittel, Getränke und Tabakwaren, bleiben auf dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben und Inspektionsgebühren unter der Bedingung, daß die Luftfahrzeuge wieder ausgeführt werden und die erwähnte Ausrüstung und Vorräte bis zu ihrer Ausfuhr an Bord der Luftfahrzeuge verbleiben. Das gilt auch, soweit die an Bord der genannten Luftfahrzeuge befindlichen Waren auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet der letztgenannten Vertragspartei verbraucht werden.

(2) Mit Ausnahme der auf Grund von Dienstleistungen anfallenden Zahlungen sind von den in Absatz 1 erwähnten Zöllen, sonstigen Abgaben und Inspektionsgebühren ebenfalls befreit:

- a) Bordvorräte, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei in den üblichen Mengen an Bord genommen werden und für den Verbrauch an Bord von Luftfahrzeugen bestimmt sind, die von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei für internationale Beförderungen benutzt werden;
- b) Ersatzteile und die normale Ausrüstung, die in das Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei eingeführt werden und für die Wartung bzw. Reparatur von Luftfahrzeugen bestimmt sind, die von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei für internationale Beförderungen benutzt werden;
- c) Treibstoffe und Schmierstoffe, die zur Versorgung von Luftfahrzeugen bestimmt sind, die von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei für internationale Beförderungen benutzt werden, auch dann, wenn diese Treibstoffe und Schmierstoffe während des Fluges auf

3. Przy eksploataowaniu uzgodnionych linii lotniczych, przedsiębiorstwa wyznaczone przez Umawiające się Strony powinny oferować zdolność przewozową odpowiadającą bieżącemu i rozsądnie przewidywanemu zapotrzebowaniu na przewozy międzynarodowe na tych liniach. Zaoferowanie przewozowe powinno być, w miarę możliwości, równomiernie podzielone pomiędzy przedsiębiorstwa wyznaczone przez obie Strony.

4. Zdolność przewozowa oferowana każdorazowo do przewozów będzie ustalona w drodze porozumienia pomiędzy wyznaczonymi przedsiębiorstwami zgodnie z zasadami określonymi powyżej w ustępach od 1 do 3. Porozumienia takie wymagają zatwierdzenia przez władze lotnicze obu Stron.

Artykuł 6

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa zawiadamiają władze lotnicze Umawiających się Stron, najpóźniej na trzydzieści dni przed rozpoczęciem komunikacji lotniczej na liniach uzgodnionych zgodnie z artykułem 2, o rodzaju usług, przewidywanych typach statków powietrznych i rozkładach lotów. Odnosi się to również odpowiednio do zmian wprowadzonych później.

2. Władza lotnicza jednej Umawiającej się Strony przekazuje władzy lotniczej drugiej Umawiającej się Strony na jej żądanie wszystkie okresowe lub inne dane statystyczne wyznaczonego przedsiębiorstwa, które mogą być w rozsądnym zakresie wymagane w celu sprawdzenia zdolności przewozowej oferowanej przez wyznaczone przedsiębiorstwo pierwszej Umawiającej się Strony na liniach uzgodnionych stosownie do artykułu 2. Takie dane powinny zawierać wszystkie informacje, które są potrzebne do ustalenia rozmiarów ruchu jak również punktów jego pochodzenia i przeznaczenia.

Artykuł 7

1. Statki powietrzne, używane w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo jednej Umawiającej się Strony, a także ich normalne wyposażenie, zapasy materiałów pędnych i smarów oraz ich zapasy pokładowe, w tym artykuły żywnościowe, napoje i tytoń, są zwolnione na terytorium drugiej Umawiającej się Strony od opłat celnych i innych opłat oraz kosztów inspekcyjnych pobieranych przy wwozie, wywozie i tranzycie towarów pod warunkiem, że statki powietrzne zostaną wywiezione, a wymienione wyposażenie i zapasy będą pozostawać na pokładzie statków powietrznych do chwili ich wywozu. To samo ma zastosowanie, jeżeli towary znajdujące się na pokładzie wymienionych statków powietrznych zostaną zużyte w czasie przelotu nad terytorium tej ostatniej Umawiającej się Strony.

2. Zwolnione są również od opłat celnych, kosztów inspekcyjnych i innych opłat wymienionych w ustępie 1, z wyjątkiem należności związanych ze świadczonymi usługami:

- a) zapasy pokładowe, wzięte na terytorium jednej Umawiającej się Strony w zwykłych ilościach i przeznaczone do zużycia na pokładzie statków powietrznych, używanych do przewozów międzynarodowych przez wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony,
- b) części zamienne i normalne wyposażenie, wwiozzone na terytorium jednej Umawiającej się Strony, przeznaczone do obsługi lub naprawy statków powietrznych, używanych do przewozów międzynarodowych przez wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony,
- c) materiały pędne i smary, przeznaczone do zaopatrzenia statków powietrznych, używanych do przewozów międzynarodowych przez wyznaczone przedsiębiorstwo drugiej Umawiającej się Strony, nawet jeżeli te materiały pędne i smary byłyby zużyte przy wykonywaniu lotu na

einem Teil der Strecke über dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei verbraucht werden, auf dem sie an Bord genommen wurden. Diese Treibstoffe und Schmierstoffe sind auch von etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben befreit.

(3) Erfordern dies die Gesetze oder innerstaatlichen Vorschriften einer Vertragspartei, so werden die in den Absätzen 1 und 2 aufgeführten Gegenstände einer Kontrolle durch die Zollbehörden dieser Vertragspartei unterzogen.

Artikel 8

Die in Artikel 7 aufgeführten Gegenstände, Waren und Materialien, die sich an Bord von Luftfahrzeugen befinden, welche von dem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei benutzt werden, dürfen auf dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei nur mit Einverständnis der örtlichen Zollbehörden ausgeladen werden. In diesem Falle können sie so lange der Kontrolle dieser Behörden unterliegen, bis sie ausgeführt werden oder mit Genehmigung dieser Behörden eine andere Bestimmung erhalten.

Artikel 9

(1) Die Beförderungstarife, die von dem bezeichneten Unternehmen einer jeden Vertragspartei für Beförderungen in das bzw. aus dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei angewendet werden sollen, werden in einer vernünftigen Höhe festgesetzt unter entsprechender Berücksichtigung aller Elemente der Beurteilung und insbesondere der Betriebskosten, eines angemessenen Gewinns und der Tarife anderer Luftfahrtunternehmen.

(2) Die in Absatz 1 erwähnten Tarife werden nach Möglichkeit im gegenseitigen Einvernehmen zwischen den bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien nach Einholung der Ansichten anderer Luftfahrtunternehmen festgelegt, welche die betreffende Strecke ganz oder teilweise bedienen.

Die bezeichneten Unternehmen sollen nach Möglichkeit eine derartige Vereinbarung gemäß dem vom Internationalen Luftverkehrsverband (IATA) festgelegten Tariffestsetzungsverfahren abschließen.

(3) Die auf diese Art vereinbarten Tarife werden den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien wenigstens dreißig Tage vor dem vorgesehenen Zeitpunkt für das Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt. In besonderen Fällen kann diese Frist verkürzt werden, vorausgesetzt, daß das Einverständnis der vorerwähnten Behörden vorliegt.

Kein Tarif tritt in Kraft, sofern er nicht durch die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien genehmigt worden ist.

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

(5) Die gemäß diesem Artikel festgesetzten Tarife gelten bis zur Festsetzung neuer Tarife gemäß diesem Artikel.

Artikel 10

Verrechnungen und Zahlungen zwischen den bezeichneten Unternehmen erfolgen in konvertierbarer Währung und gemäß den im Hoheitsgebiet jeder der Vertragsparteien geltenden Devisenbestimmungen.

Artikel 11

Das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei kann in den Flughäfen und Städten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei, in denen es eine eigene Vertretung zu unterhalten beabsichtigt, sein eigenes Personal für seine Geschäfte unter-

zügen. Die Kosten für das Personal, das in der Luftfahrt tätig ist, werden von der Vertragspartei, der das Personal zugeordnet ist, getragen. Die Kosten für das Personal, das in der Luftfahrt tätig ist, werden von der Vertragspartei, der das Personal zugeordnet ist, getragen.

3. Jeżeli ustawy lub przepisy wewnętrzne Umawiającej się Strony tego wymagają, przedmioty wymienione w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu będą poddane kontroli władz celnych tej Umawiającej się Strony.

Artykuł 8

Przedmioty, towary i materiały wymienione w artykule 7, znajdujące się na pokładzie statków powietrznych używanych przez wyznaczone przedsiębiorstwo jednej Umawiającej się Strony, będą mogły być wyladowane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony tylko za zgodą miejscowych władz celnych. W takim przypadku będą one mogły być poddane nadzorowi tych władz aż do chwili, gdy zostaną wywiezione lub otrzymają inne przeznaczenie za zezwoleniem tych władz.

Artykuł 9

1. Taryfy, które mają być stosowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo jednej Umawiającej się Strony do przewozu na terytorium lub z terytorium drugiej Umawiającej się Strony, będą ustalone w rozsądnej wysokości, z należytym uwzględnieniem wszystkich elementów oceny, a zwłaszcza kosztu eksploatacji, słusznego zysku oraz taryf innych przedsiębiorstw przewozu lotniczego.

2. Taryfy wymienione w ustępie 1 niniejszego artykułu będą w miarę możliwości ustalane w drodze wzajemnego porozumienia między wyznaczonymi przedsiębiorstwami obu Umawiających się Stron po zasięgnięciu opinii innych przedsiębiorstw lotniczych, eksploatujących całość lub część danej trasy. Wyznaczone przedsiębiorstwa powinny w miarę możliwości zawrzeć takie porozumienie zgodnie z procedurą ustanawiania taryf ustaloną przez Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA).

3. Uzgodnione w ten sposób taryfy będą przedkładane władzom lotniczym Umawiających się Stron do zatwierdzenia co najmniej na trzydzieści dni przed datą przewidzianą dla wejścia ich w życie. W przypadkach szczególnych termin ten będzie mógł być skrócony, pod warunkiem uzyskania zgody wymienionych władz. Żadna taryfa nie wejdzie w życie, o ile nie zostanie zatwierdzona przez władze lotnicze Umawiających się Stron.

4. Jeżeli między wyznaczonymi przedsiębiorstwami nie zostanie osiągnięte porozumienie stosownie do ustępu 2 lub jeżeli władza lotnicza jednej z Umawiających się Stron nie zgodzi się na taryfy przedłożone jej do zatwierdzenia zgodnie z ustępem 3, wówczas władze lotnicze obu Umawiających się Stron ustalą wspólnie taryfy dla tych linii lub części tych linii, co do których nie zostało osiągnięte porozumienie.

5. Taryfy ustalone zgodnie z postanowieniami niniejszego artykułu zachowują ważność do czasu ustalenia nowych taryf zgodnie z postanowieniami niniejszego artykułu.

Artykuł 10

Rozliczenia i płatności między wyznaczonymi przedsiębiorstwami będą dokonywane w walutach wymiennych i zgodnie z przepisami dewizowymi obowiązującymi na terytorium każdej z Umawiających się Stron.

Artykuł 11

Wyznaczone przedsiębiorstwo jednej Umawiającej się Strony może utrzymywać i zatrudniać swój własny personel dla swoich interesów w portach lotniczych i w miastach na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, w których zamierza

halten und beschäftigen; eine Arbeitserlaubnis ist nicht erforderlich. Sieht das bezeichnete Unternehmen von dem Einsatz eigenen Personals auf den Flugplätzen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ab, so läßt es nach Möglichkeit die in Betracht kommenden Arbeiten durch das Personal eines solchen Flughafens oder des von der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 Absatz 1 bezeichneten Unternehmens ausführen.

Artikel 12

(1) Die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien werden von Zeit zu Zeit einen Meinungsaustausch im Geiste einer engen Zusammenarbeit zwecks Verwirklichung der Ziele dieses Abkommens durchführen.

(2) Meinungsverschiedenheiten betreffend die Anwendung dieses Abkommens sollen im Wege direkter Gespräche zwischen den Luftfahrtbehörden beigelegt werden.

(3) Sollte eine Verständigung nach Absatz 2 nicht zustande kommen oder sollten Auslegungsfragen betreffend dieses Abkommen auftreten, kann jede Vertragspartei eine Konsultation gemäß Artikel 13 beantragen.

Artikel 13

(1) Jede der Vertragsparteien kann jederzeit der anderen Vertragspartei Änderungen vorschlagen, deren Einführung in dieses Abkommen ihr wünschenswert erscheint.

(2) Konsultationen zwischen den Vertragsparteien über vorgeschlagene Änderungen haben innerhalb von sechzig Tagen, gerechnet vom Zeitpunkt der Unterbreitung eines Vorschlages durch eine der Vertragsparteien an, zu beginnen. Die gleiche Frist gilt für Konsultationen nach Artikel 12 Absatz 3.

(3) Jede Änderung dieses Abkommens, die gemäß Absatz 1 und 2 vorgenommen wird, tritt gemäß dem in Artikel 15 festgelegten Verfahren in Kraft.

(4) Änderungen zum Fluglinienplan, über die zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien Einvernehmen erzielt worden ist, treten nach Bestätigung durch diplomatischen Notenwechsel in Kraft. Das gleiche gilt für Änderungen des Fluglinienplans, die als Ergebnis einer Konsultation festgelegt werden.

Artikel 14

Dieses Abkommen wird für unbestimmte Zeit geschlossen. Es kann von jeder der Vertragsparteien durch Notifizierung gekündigt werden; in diesem Falle tritt es nach Ablauf von zwölf Monaten, gerechnet vom Zeitpunkt des Eingangs der Notifizierung bei der anderen Vertragspartei an, außer Kraft.

Artikel 15

Dieses Abkommen tritt dreißig Tage nach dem Tag in Kraft, an dem die Vertragsparteien sich durch Notenwechsel davon unterrichtet haben, daß die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind.

Geschehen zu Warschau am 22. Mai 1975 in zwei Urschriften, jede in deutscher und polnischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
Z upoważnienia Rządu Republiki Federalnej Niemiec
Dr. Ruete

Für die Regierung der Volksrepublik Polen
Z upoważnienia Rządu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej
Dr. Kowalczyk

utrzymywać własne przedstawicielstwo; zezwolenie na pracę nie jest wymagane. Jeżeli wyznaczone przedsiębiorstwo rezygnuje z działalności własnego personelu w portach lotniczych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, to w miarę możliwości odpowiednie prace mogą być powierzone personelowi takiego portu lotniczego lub personelowi przedsiębiorstwa wyznaczonego przez drugą Umawiającą się Stronę zgodnie z artykułem 3 ustęp 1.

Artykuł 12

1. Władze lotnicze Umawiających się Stron będą od czasu do czasu dokonywały wymiany poglądów w duchu ścisłej współpracy dla zapewnienia realizacji celów niniejszej Umowy.

2. Rozbieżności poglądów dotyczące stosowania niniejszej Umowy powinny być rozstrzygane w drodze bezpośrednich rozmów między władzami lotniczymi.

3. W przypadku nie osiągnięcia porozumienia zgodnie z ustępem 2 lub powstania problemów dotyczących interpretacji niniejszej Umowy, każda Umawiająca się Strona może wnioskować przeprowadzenie konsultacji zgodnie z artykułem 13.

Artykuł 13

1. Każda Umawiająca się Strona będzie mogła w każdym czasie zaproponować drugiej Umawiającej się Stronie każdą zmianę, której wprowadzenie do niniejszej Umowy uważa za pożądane.

2. Konsultacje między Umawiającymi się Stronami na temat proponowanej zmiany powinny rozpocząć się w ciągu sześćdziesięciu dni od daty skierowania propozycji przez jedną z Umawiających się Stron. Taki sam termin ma zastosowanie do konsultacji stosownie do artykułu 12 ustęp 3.

3. Każda zmiana do niniejszej Umowy, wprowadzona zgodnie z postanowieniami ustępu 1 i 2 niniejszego artykułu wchodzi w życie zgodnie z trybem ustalonym w artykule 15.

4. Zmiany Wykazu linii lotniczych, co do których między władzami lotniczymi obu Umawiających się Stron zostało osiągnięte porozumienie, wchodzi w życie po potwierdzeniu ich w drodze wymiany not dyplomatycznych. To samo dotyczy zmian Wykazu linii lotniczych ustalonych w wyniku konsultacji.

Artykuł 14

Umowa niniejsza zawarta jest na czas nieokreślony. Może być ona wypowiedziana w drodze notyfikacji przez każdą z Umawiających się Stron; w takim przypadku Umowa niniejsza traci moc po upływie dwunastu miesięcy od daty otrzymania notyfikacji przez drugą Umawiającą się Stronę.

Artykuł 15

Umowa niniejsza wejdzie w życie po upływie trzydziestu dni od dnia, w którym Umawiające się Strony zawiadomią się wzajemnie w drodze wymiany not o wypełnieniu wewnętrznych wymogów dla jej wejścia w życie.

Umowę niniejszą sporządzono w Warszawie dnia 22 maja 1975 roku w dwóch egzemplarzach, każdy w językach niemieckim i polskim, przy czym obydwa teksty mają jednakową moc.

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

Das deutsch-polnische Luftverkehrsabkommen ist das 71. Luftverkehrsabkommen, das den gesetzgebenden Körperschaften nach Wiederherstellung der Lufthoheit zur Zustimmung vorgelegt wird. Es wurde nach Delegationsverhandlungen, die in der Zeit vom 18. bis 22. März 1974 in Bonn stattfanden, am 22. Mai 1975 in Warschau unterzeichnet.

Die eingeräumten Verkehrsrechte sind in einem Fluglinienplan festgelegt, der am 22. Mai 1975 durch Notenaustausch (siehe Artikel 2 des Abkommens) vereinbart wurde.

Das Abkommen wird seit dem 22. März 1974 vorläufig angewendet.

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 Überflugs (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nicht gewerblichen Zwecken (2. Freiheit), das Recht, Fluggäste, Post und Fracht abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit).

Alle Rechte werden nur zur Durchführung des internationalen Luftverkehrs eingeräumt. Daraus ergibt sich, daß Kabotagerechte, das heißt Rechte zur entgeltlichen Beförderung von Personen, Post oder Fracht innerhalb des Hoheitsgebietes einer Vertragspartei nicht beansprucht werden können.

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

Artikel 5 gewährleistet in jeder Beziehung die volle Gleichberechtigung der beiderseitigen Luftfahrtunter-

nehmen und legt die Grundsätze und das Verfahren fest, nach denen die Art, die Häufigkeit und die Kapazität der beiderseitigen Flugliniendienste vereinbart werden.

Artikel 6 sieht für die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien den Austausch statistischer Unterlagen zur Nachprüfung des Beförderungsangebotes, des Verkehrsumfanges sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs vor und bildet damit eine wichtige Ergänzung des Artikels 5.

Artikel 7 bestimmt, daß Luftfahrzeuge, deren normale Ausrüstung, Treibstoff- und Schmierstoffvorräte, Bordvorräte einschließlich Lebensmittel, Getränke und Tabakwaren frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben und Inspektionsgebühren bleiben. Mit Ausnahme der auf Grund von Dienstleistungen anfallenden Zahlungen bleiben ebenfalls die übliche Bordausrüstung sowie Materialien und Vorräte, die an Bord eines Luftfahrzeuges verbleiben, desgleichen Treibstoffe und Schmierstoffe, die zur Versorgung von Luftfahrzeugen bestimmt sind, befreit. Letztere auch hinsichtlich etwaiger besonderer Verbrauchsabgaben.

Artikel 8 regelt die Entladung und Überwachung der Bordausrüstung, Materialien und Vorräte und ist eine Ergänzung des Artikels 7.

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

Artikel 10 regelt Verrechnungen und Zahlungen zwischen den bezeichneten Luftfahrtunternehmen.

Artikel 11 ordnet die Unterhaltung eigener Büros und Beschäftigung eigenen Personals.

Die Artikel 12 bis 15 befassen sich mit dem Meinungsaustausch, der Beilegung von Streitigkeiten, den Konsultationen und Änderungsvorschlägen zum Abkommen. Entsprechende Regelungen sind in den Luftverkehrsabkommen üblich und zum Ausgleich möglicher Meinungsverschiedenheiten zweckmäßig. Sie enthalten darüber hinaus die international üblichen Kündigungs- 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/11(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.

