

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes
zu dem Abkommen vom 22. April 1992
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Republik Albanien
über den zivilen Luftverkehr

A. Zielsetzung

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

B. Lösung

Die Bundesrepublik Deutschland und die Republik Albanien gewähren sich gegenseitig das Recht des Überflugs (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), das Recht, Fluggäste, Post und Fracht im gewerblichen 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 die Einzelpreise noch auf das Preisniveau, insbesondere nicht auf das Verbraucherpreisniveau aus, da das Abkommen neben Fragen technischer Art sowie der Rechtsgewährungen auf der Grundlage der Gegenseitigkeit nur die Art und Weise der Bestimmungen von Beförderungsentgelten, nicht aber deren Höhe, regelt.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
021 (323) – 971 05 – Lu 93/93

Bonn, den 4. März 1993

An die Präsidentin
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 22. April 1992 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Albanien über den zivilen Luftverkehr mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 652. Sitzung am 12. Februar 1993 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Dr. Helmut Kohl

Entwurf
Gesetz
zu dem Abkommen vom 22. April 1992
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Republik Albanien
über den zivilen Luftverkehr

Vom

19

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

Artikel 1

Dem in Tirana am 22. April 1992 unterzeichneten Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Albanien über den zivilen Luftverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.
- (2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 22 Abs. 1 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Abkommen findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht. Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 105 Abs. 3 in Verbindung mit Artikel 106 Abs. 2 Nr. 5 und Abs. 3 des Grundgesetzes erforderlich, da die nach Artikel 10 des Abkommens vorgesehenen Vergünstigungen auch die Umsatzsteuer und die Biersteuer berühren, deren Aufkommen den Ländern ganz oder teilweise zufließt.

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 22 Abs. 1 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 die Einzelpreise noch auf das Preisniveau, insbesondere nicht auf das Verbraucherpreisniveau aus, da das Abkommen neben Fragen technischer Art sowie der Rechtsgewährungen auf der Grundlage der Gegenseitigkeit nur die Art und Weise der Bestimmungen von Beförderungsentgelten, nicht aber deren Höhe, regelt.

**Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Republik Albanien
über den zivilen Luftverkehr**

**Marreveshje
midis qeverise se Republikes Federale te Gjermanise
dhe qeverise se Republikes se Shqiperise
per transportin ajror civil**

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
die Regierung der Republik Albanien –

in dem Wunsch, ein Abkommen über die Aufnahme und den Betrieb von Luftverkehrsdiensten zwischen und außerhalb ihrer Hoheitsgebiete zu schließen –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

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

- a) „Luftfahrtbehörde“ in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland der Bundesminister für Verkehr, in bezug auf die Republik Albanien das Ministerium für Transportwesen und Kommunikation oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;
- b) „bezeichnetes Unternehmen“ ein Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll;
- c) „Hoheitsgebiet“ das Gebiet und die angrenzenden Hoheitsgewässer unter der Hoheitsgewalt jeder Seite einschließlich des darüberliegenden Luftraums;
- d) „Fluglinienverkehr“ jeder planmäßige Luftverkehr zur öffentlichen Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post;
- e) „internationaler Fluglinienverkehr“ jeder Fluglinienverkehr, der durch den Luftraum von zwei oder mehr Staaten geführt wird;
- f) „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ eine Landung für einen anderen Zweck als das Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Fracht oder Post.

(2) Der Begriff „Tarif“ bedeutet den Preis, der für die Beförderung (d. h. Beförderung zwischen Punkten in den Hoheitsgebieten von zwei oder mehreren Staaten) von Fluggästen, Gepäck oder Fracht (ausgenommen Postsendungen) zu berechnen ist, und schließt folgendes ein:

- a) jeden Durchgangstarif oder Betrag, der für eine zwischenstaatliche Beförderung zu berechnen ist, die als solche vermarktet und verkauft wird, einschließlich derjenigen Durchgangstarife, die gebildet werden unter Verwendung von ande-

Qeveria e Republikes Federale te Gjermanise
dhe
Qeveria e Republikes se Shqiperise,

duke u nisur nga deshira qe te lidhin nje Marreveshje ne lidhje me vendosjen dhe shfrytezimin e sherbimeve te transportit ajror midis dhe jashte teritoreve sovrane te tyre,

u moren vesh per sa me poshte:

Neni 1

1. Ne zbatim te kesaj Marreveshjeje dhe per deri sa nuk rezulton ndryshe nga teksti i saj, termat e meposhtem kane kuptimin qe vijon:

- a) „Autoritetet e transportit ajror“ – per Republikën Federale te Gjermanise : Ministria federale e Transportit dhe per Republikën e Shqiperise : Ministria e Transporteve dhe Komunikacionit, ose ne te dy rastet qdo person ose organ tjeter i cili eshte i autorizuar qe te ushtroje detyrat qe u takojne ketyre autoriteteve;
- b) „Ndermarrje e emeruar“ – nje ndermarrje e transportit ajror qe nje Pale kontraktuese ne baze te Nenit 3, ia komunikon me shkrim Pales tjeter si ndermarrje e cila ne baze te Nenit 2, pika 2, duhet te shfrytetoje transportin ajror nderkombetar ne linjat e caktuara;
- c) „Territori sovran“ – territori dhe ujrat territoriale ngjitur me to qe gjenden nen sovranitetin e seciles Pale kontraktuese, duke perfshire hapesiren ajrore mbi to;
- d) „Transporti ajror me linja“ – qdo sherbim ajror i programuar qe kryhet per transportin publik te udhetareve, postes ose mallrave;
- e) „Transporti ajror nderkombetar me linja“ – qdo sherbim ajror me linja qe pershkron hapesiren ajrore mbi territorin e dy ose me shume shteteve;
- f) „Ulje per qellime jotregtare“ – nje ulje per qellim tjeter nga marrja ose lenia e udhetareve, mallrave ose postes.

2. Termi „Tarife“ do te thote çmimi qe duhet te llogaritet per transportin (d. m. th. transportin ndermjet pikave ne terrioret sovrane te dy ose me shume shteteve) e udhetareve, bagazheve apo mallrave (duke perjashtuar dergesat postare) dhe perfshin:

- a) qdo tarife te ndermjetme apo shumen qe duhet llogaritur per transportin nderkombetar qe eshte tregtuar apo shitur si i tille, duke perfshire edhe ato tarifa te ndermjetme, te cilat formohen duke perdorur tarifa te tjera apo tarifa (add-on) shtese per

ren Tarifen oder von Anschlußtarifen für eine Beförderung auf zwischenstaatlichen Streckenabschnitten oder auf innerstaatlichen Streckenabschnitten, die Teil des zwischenstaatlichen Streckenabschnitts sind;

- b) die Provision, die für den Verkauf von Flugscheinen für die Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck oder die entsprechende Abwicklung von Frachttransportkosten zu zahlen ist, und
- c) die Anwendungsbedingungen für den Tarif, den Beförderungspreis oder die Provisionszahlung.

Er beinhaltet weiterhin

- d) alle wesentlichen Leistungen, die in Verbindung mit der Beförderung gewährt werden;
- e) jeden Tarif für die Beförderung auf einem innerstaatlichen Streckenabschnitt, der als Zusatz zu einer zwischenstaatlichen Beförderung verkauft wird, nicht ausschließlich für eine innerstaatliche Beförderung verfügbar ist und nicht allen Luftfahrtunternehmen im zwischenstaatlichen Fluglinienverkehr und deren Kunden zu gleichen Bedingungen zur Verfügung gestellt werden kann.

Artikel 2

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

- a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen,
- b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet zu nicht gewerblichen Zwecken zu landen, vorbehaltlich der Genehmigung durch die zuständigen Behörden,
- c) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet an den Punkten, die in den nach Absatz 2 festgelegten Linien aufgeführt sind, zu landen, um Fluggäste, Post und Fracht gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

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

Artikel 3

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

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

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, erteilt vorbehaltlich des Absatzes 3 und des Artikels 13 unverzüglich die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs.

(3) Eine Vertragspartei kann von einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die durch die Gesetze und sonstigen Vorschriften der erstgenannten Vertragspartei für den Betrieb des internationalen Luftverkehrs vorgeschrieben sind.

Artikel 4

(1) Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze oder sonstigen

transport ne sektore nderkombetare apo te brendshem, qe jane pjese te sektorit nderkombetar;

- b) komisionin qe duhet paguar per shitjen e biletave per transportin e udhetareve dhe bagazheve te tyre apo per veprimet perkatese qe kane te bejne me transportimin e mallrave;

- c) kushtet te cilat tregojne menyren e zbatimit te tarifes ose te cimit te transportit ose te pageses se komisionit.

Ky term perfshin gjithashtu:

- d) çdo sherbim te rendesishem qe kryhet lidhur me transportin;
- e) çdo tarife transporti per nje sektor te brendshem qe shitet si shtese e transportit nderkombetar, e cila nuk eshte e vlefshme vetem per transport te brendshem dhe qe nuk mund t'u vihet ne dispozicion ne kushte te barabarta te gjitha ndermarrjeve te fluturimit ne transportin nderkombetar ajror me linja dhe perdoruesve te tyre.

Neni 2

1. Per shfrytezimin e transportit ajror nderkombetar me linja nga ndermarrjet e emeruara ne rruget e caktuara ne baze te pikes 2, nje Pale kontraktuese i jep Pales tjeter kontraktuese:

- a) te drejten qe te fluturoje mbi territorin e saj sovran pa bere ulje;
- b) te drejten qe te ulet ne territorin sovran te saj per qellime jotregtare, me miratim te autoriteteve te saj kompetente;
- c) te drejten qe te ulet ne territorin sovran te saj ne pikat qe permendet ne rruget e caktuara ne baze te pikes 2, me qellim qe te marre dhe te lere udhetare, posten dhe mallra per qellime tregtare.

2. Rruget ne te cilat ndermarrjet e emeruara te Paleve kontraktuese, mund te kryejne transportin ajror nderkombetar te linjes, caktohen ne nje plan te rrugeve ajrore, i cili do te percaktohet me shkembim notash midis Paleve kontraktuese.

Neni 3

1. Shfrytezimi i transportit ajror nderkombetar te linjes ne rruget e caktuara ne baze te nenit 2, pika 2, mund te filloje ne çdo kohe kur:

- a) Pala kontraktuese, te ciles i jepen te drejta e parashikuara ne nenin 2, pika 1, ka emeruar me shkrim nje ose disa ndermarrje, dhe
- b) Pala kontraktuese, e cila jep keto te drejta, i ka dhene leje ndermarrjes ose ndermarrjeve te emeruara qe te fillojne transportin ajror te linjes.

2. Pala kontraktuese, e cila jep keto te drejta ne baze te pikes 3 te ketij neni dhe ne baze te nenit 13, leshon menjehere lejen per shfrytezimin e transportit ajror nderkombetar te linjes.

3. Nje Pale kontraktuese mund te kerkoje nga nje ndermarrje e emeruar e Pales tjeter kontraktuese proven se ajo eshte ne gjendje qe t'u pergjigjet kerkesave qe parashikohen nga ligjet dhe dispozitat e tjera te Pales kontraktuese qe permendet e para, per shfrytezimin e transportit ajror nderkombetar.

Neni 4

1. Nje Pale kontraktuese mund te anuloje ose te kufizojë nepermjet kushteve qe duhen plotesuar, lejen e dhene ne baze te nenit 3, pika 2, ne rast se nje ndermarrje e emeruar nuk respekton

Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht beachtet oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Von diesem Recht macht eine Vertragspartei nur nach einer Konsultation nach Artikel 19 Gebrauch, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

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

Artikel 5

(1) Die bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei unterliegen im internationalen Fluglinienverkehr den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei für den Ein- und Ausflug von Luftfahrzeugen geltenden Gesetzen und Vorschriften.

(2) Den Gesetzen und Vorschriften der einen Vertragspartei, die in ihrem Gebiet für Einreise, Aufenthalt und Ausreise von Fluggästen und Besatzungen und für die Einfuhr und Ausfuhr von Gepäck, Fracht oder Post angewendet werden, unterliegen die von den Luftfahrzeugen der bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei beförderten Fluggäste, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Post, solange sie sich in diesem Hoheitsgebiet befinden.

(3) Der Einflug und Ausflug von Luftfahrzeugen der bezeichneten Unternehmen erfolgt auf den vorgeschriebenen Luftstraßen.

Artikel 6

(1) Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und die von einer Vertragspartei erteilten oder anerkannten Genehmigungen werden während ihrer Gültigkeit auch von der anderen Vertragspartei anerkannt.

(2) Eine Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Genehmigungen, die ihren Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei oder von dritter Seite ausgestellt oder anerkannt wurden, bei Flügen über ihr Hoheitsgebiet zu verweigern.

Artikel 7

Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmen müssen beim Überflug über das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei das Staatszugehörigkeits- und Eintragszeichen tragen.

Artikel 8

Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmen, die im Fluglinienverkehr betrieben werden, müssen folgende Unterlagen an Bord führen:

- das Eintragszeugnis,
- das Lufttüchtigkeitszeugnis,
- Bordbuch,
- Funkgenehmigung,
- Befähigungszeugnisse der Besatzungsmitglieder,
- Fluggästeverzeichnis mit Abflugs- und Zielort,
- Fracht- und Postmanifest,
- sonstige Unterlagen gemäß den Gesetzen und Vorschriften der jeweiligen Vertragspartei; in diesem Fall wird die andere Vertragspartei rechtzeitig unterrichtet.

Artikel 9

Die Gebühren, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen

ligjet ose dispozitat e tjera të Pales kontraktuese që i jep të drejtat, ose nuk plotëson dispozitat e kësaj Marrëveshjeje dhe detyrimet që dalin prej tyre. Një Pale kontraktuese mund të përdorë këtë të drejtë vetëm pas një konsultimi sipas nenit 19, me përjashtim kur për menjanimin e shkeljeve të metejshme të ligjeve ose të dispozitave të tjera është i nevojshëm pezullimi i veprimtarisë ose vendosja e kufizimeve të menjëherëshme.

2. Një Pale kontraktuese me anë njoftimi me shkrim të Pales tjetër kontraktuese mund të zevendesojë ndërmarrjen e saj të emeruar me një tjetër, në bazë të kushteve të nenit 3. Ndërmarrja e re e emeruar, gezon po këto të drejta dhe u nënshtrohet po këtyre detyrimeve, ashtu si ndërmarrja në vend të së cilës ajo paraqitet.

Neni 5

1. Ndërmarrja e emeruar e njërës Pale kontraktuese në transportin ajror ndërkombëtar, do t'u nënshtrohet ligjeve dhe rregullave që zbatohen në territorin e Pales tjetër kontraktuese për hyrjen dhe daljen e avionëve.

2. Ligjeve dhe rregullave të një Pale kontraktuese që zbatohen në territorin e saj sovran për hyrjen, qëndrimin dhe daljen e udhëtarëve, ekuipazheve, bagazheve, mallrave ose dërgesave postare, do t'u nënshtrohen edhe udhëtarët, ekuipazhet, bagazhet, mallrat ose dërgesat postare të transportuara nga avionet e ndërmarrjes së emeruar të Pales tjetër kontraktuese sa kohë që këto ndodhen në këtë territor sovran.

3. Hyrja dhe dalja e avionëve të ndërmarrjeve të emeruara do të behet në koridoret ajrore të përcaktuara.

Neni 6

1. Dëshmitë e fluturimit, dokumentat e aftësive dhe lejet e dhena ose të bera të vlefshme nga njera nga Palet kontraktuese gjatë periudhës së vlefshmerisë së tyre, do të njihen edhe nga Pala tjetër kontraktuese.

2. Megjithatë, çdo Pale kontraktuese rezervon të drejtën të refuzojë njohjen si të vlefshme, për fluturimin mbi territorin sovran të saj të dokumenteve të aftësive dhe lejeve të leshuara ose të njohura si të vlefshme shtetasve të vet nga Pala tjetër kontraktuese ose nga çdo Pale e trete.

Neni 7

Avionet e ndërmarrjeve të emeruara, kur fluturojnë mbi territorin sovran të Pales tjetër kontraktuese duhet të kenë shenjat e shtetësisë së vet dhe të regjistrimit.

Neni 8

Avionet e ndërmarrjeve të emeruara që shfrytëzohen në transportin ajror me linjë, duhet të kenë në bord dokumentat e mëposhtme:

- dëshmitë e regjistrimit;
- dëshmitë e aftësive për fluturim;
- bllokun e rrugës;
- lejen e stacionit të radios së avionit;
- dokumentat e aftësive për secilin anëtar të ekuipazhit;
- listën e udhëtarëve, duke dhënë vendet e nisjes dhe të mbërritjes;
- manifestin e mallrave dhe të dërgesave postare;
- dokumentat e tjera të parashikuara nga ligjet dhe rregullat e secilës prej Paleve kontraktuese. Në këtë rast Pala tjetër kontraktuese do të njoftohet në kohën e duhur.

Neni 9

Taksat që paguhen në territorin sovran të një Pale kontraktuese për përdorimin e aeroporteve dhe paisjeve të tjera të transportit

durch die Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei erhoben werden, sind nicht höher als die Gebühren, die für Luftfahrzeuge eines inländischen Unternehmens oder Unternehmen dritter Staaten in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

Artikel 10

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

(2) Treibstoffe, Schmieröle, Bordvorräte, Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände, die in das Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei vorübergehend eingeführt werden, um dort unmittelbar oder nach Lagerung in die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingebaut oder sonst an Bord genommen zu werden oder aus dem Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei auf andere Weise wieder ausgeführt zu werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben. Werbedrucke und -gegenstände sowie Beförderungsdokumente der bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei bleiben bei der Einfuhr in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und Abgaben frei.

(3) Treibstoffe und Schmieröle, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge der bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei genommen und im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, bleiben frei von den in Absatz 1 bezeichneten Zöllen und sonstigen Abgaben und von etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben.

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

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

(6) Jede Vertragspartei gewährt den von der anderen Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmen auf dem Gebiet der Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer) oder einer ähnlichen, als allgemeine Verbrauchsabgabe ausgestalteten indirekten Steuer die gleichen Vergünstigungen, die die von ihr bezeichneten Luftfahrtunternehmen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei genießen.

Artikel 11

Jede Vertragspartei gewährt einem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen das Recht, die durch die Beförderung im Luftverkehr im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erzielten Einkünfte frei, ohne Beschränkung und ohne Verzögerung zum amtlichen Wechselkurs nach ihren jeweiligen Hauptgeschäftsniederlassungen zu transferieren.

Artikel 12

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

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

ajror nga ana e avioneve te ndermarrjeve te emeruara nga Pala tjetër kontraktuese, nuk janë me të larta se taksat që paguhen për avionet e një ndermarrjeve të brendshme ose të ndermarrjeve të shteteve të treta në transportin ajror nderkombëtar me linjë të ngjashme.

Neni 10

1. Avionet e përdorur nga ndermarrjet e emeruara të një Pale kontraktuese, të cilët fluturojnë në territorin sovran të Pales tjetër kontraktuese dhe dalin prej tij, përfshirë edhe lenden djegëse, vajrat lubrifikante, pjesët e ndërrimit, paisjet e zakonshme dhe rezervat që ndodhen në bord, janë të lira nga tagrat doganore dhe taksat e tjera që paguhen gjatë importimit, eksportimit ose tranzitimit të mallrave. E njëjta gjë vlen edhe për mallrat që ndodhen në bordin e avioneve në fjalë, të cilët konsumohen gjatë fluturimit mbi territorin sovran të Pales tjetër kontraktuese.

2. Lendet djegëse, vajrat lubrifikante, rezervat që ndodhen në bord, pjesët e ndërrimit dhe sendet e paisjeve të zakonshme, të cilat hyjnë provizorisht në territorin sovran të një Pale kontraktuese me qëllim që menjëherë ose mbas depozitimit të vendosen në avionet e një ndermarrjeve të emeruar të Pales tjetër kontraktuese, ose të merren në bord, ose të dalin nga territori sovran i Pales tjetër kontraktuese që përmendet e para, me menyrë të tjera, janë të lira nga tagrat doganore dhe taksat e tjera të përmendura në pikën 1.

Botimet dhe artikujt reklame si dhe dokumentat e transportit të ndermarrjes së emeruar të njërës Pale kontraktuese gjatë hyrjes në territorin sovran të Pales tjetër kontraktuese janë të lira nga tagri doganor dhe taksat e tjera të përmendura në pikën 1.

3. Lendet djegëse dhe vajrat lubrifikante, të cilët merren në territorin sovran të një Pale kontraktuese në bordin e avioneve të një ndermarrjeve të emeruar të Pales tjetër kontraktuese dhe përdoren në transportin ajror nderkombëtar të linjes, mbeten të lira nga tagrat doganore dhe taksat e tjera të përmendura në pikën 1, si dhe nga taksat e mundshme të veçanta të konsumit.

4. Një Pale kontraktuese mund të mbajë nën mbikqyrjen e organeve doganore mallrat e parashikuara në pikat 1 deri 3.

5. Në qoftë se nuk paguhen tagra doganore dhe taksat e tjera për mallrat e përmendura në pikat 1 deri 3, ato nuk i nënshtrohen ndalimeve dhe kufizimeve ekonomike për importin, eksportin dhe tranzitin, që në rastet e tjera janë të vlefshme për to.

6. Në fushën e taksës mbi xhiro ose të një takse të ngjashme, në formën e një takse indirekte të përgjithshme të konsumit, çdo Pale kontraktuese u jep ndermarrjeve të transportit ajror të emeruar nga Pala tjetër kontraktuese të njëjtat kushte favorizuese që gezojnë ndermarrjet e transportit ajror të emeruara prej saj në territorin sovran të Pales tjetër kontraktuese.

Neni 11

Secila Pale kontraktuese i jep njërës prej ndermarrjeve të emeruar nga Pala tjetër kontraktuese të drejtën që të transferojë në përfaqesinë e saj kryesore lirisht, pa kufizime dhe pa vonesë, të ardhurat e fituara nëpërmjet transportit ajror, në territorin sovran të Pales tjetër kontraktuese, të llogaritur sipas kursit zyrtar të kembimit.

Neni 12

1. ndermarrjeve të emeruara të Paleve kontraktuese u jepet mundësia që të shfrytëzojnë në rrugë me të arsyeshme dhe në mënyrë të barabartë transportin ajror të linjes në ruget e caktuara në bazë të nenit 2, pika 2.

2. Në shfrytëzimin e transportit ajror nderkombëtar të linjes në ruget e caktuara në bazë të nenit 2, pika 2, ndermarrjet e emeruara të një Pale kontraktuese do të marrin parasysh interesat e ndermarrjeve të emeruara të Pales tjetër kontraktuese që të mos kufizohet në mënyrë të paarsyeshme transporti ajror i linjes të shfrytëzuar nga kjo ndermarrje plotësisht ose pjesërisht në po ato rrugë.

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

- a) an die Verkehrsnachfrage von und nach dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die die Unternehmen bezeichnet hat,
- b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs,
- c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebs der Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

(4) Um eine billige und gleiche Behandlung der bezeichneten Unternehmen zu erzielen, unterliegen die Frequenz der Flugdienste, die einzusetzenden Luftfahrzeugmuster hinsichtlich ihrer Kapazität sowie die Flugpläne der Genehmigung der Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien.

(5) Gegebenenfalls sollten sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien bemühen, eine zufriedenstellende Regelung des Beförderungsangebotes und der Frequenzen zu erreichen.

Artikel 13

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

(2) Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei übermittelt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der bezeichneten Unternehmen, die billigerweise angefordert werden können, um das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien von einem 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 14

(1) Die Tarife und deren Agenturprovisionssätze, die auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht angewendet werden, unterliegen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien. Die Tarife sollten die Betriebskosten, die vorherrschenden Wettbewerbs- und Marktbedingungen und auch die Interessen der Nutzer berücksichtigen.

(2) Die Tarife werden den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien spätestens einen Monat vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

(3) Erklärt sich eine Vertragspartei mit den ihr nach Absatz 2 zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so setzen die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien diese Tarife im Einvernehmen fest.

(4) Wird zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien ein Einvernehmen nach Absatz 3 nicht erzielt, so werden die Bestimmungen von Artikel 19 angewendet. Solange eine Entscheidung nicht ergangen ist, kann die Vertragspartei, die sich mit

3. Transporti ajror nderkombetar qe kryhet ne rrugjet e caktuara ne baze te nenit 2, pika 2, para se gjithash ka per qellim te paraqese nje oferte transporti qe t'i pergjigjet kerkeses se parashikuar per transport per ne dhe nga territori sovran i Pales kontraktuese, e cila ka emeruar ndermarrjet. E drejta e kesaj ndermarrjeje per te kryer transporte nga pikat qe ndodhen ne territorin sovran te Pales tjeter kontraktuese te nje rruge te caktuar ne baze te Nenit 2, pika 2, dhe pikave qe ndodhen ne shtete te trete, do te ushtrohet ne interes te nje zhvillimi te rregullt te transportit ajror nderkombetar, ne menyre te tille qe oferta per transport t'i pergjigjet:

- a) kerkeses per transport per ne dhe nga territori sovran i Pales kontraktuese qe ka emeruar ndermarrjet;
- b) kerkeses ekzistuese per transport ne territoret e pershkua nga avionet, duke patur parasysh transportin ajror lokal dhe rajonal te linjes;
- c) kerkeseve te nje shfrytezimi te leverdishem te linjave te fluturimit te transportit tranzit.

4. Per te arritur nje trajtim te arsyeshem dhe te barabarte te ndermarrjeve te emeruara, numri i fluturimeve ajrore, llojet e avioneve te angazhuar persa i perket kapacitetit te tyre si dhe planet e fluturimit, i nenshtrohen lejes se autoriteteve te transportit ajror te te dyja Paleve kontraktuese.

5. Sipas rastit, autoritetet e transportit ajror te te dyja Paleve kontraktuese duhet te bejne perpjekje qe te arrijne nje rregullim te kenaqshem, te ofertes se transportit si dhe te numrit te fluturimeve.

Neni 13

1. Ndermarrjet e emeruara u komunikojne autoriteteve te transportit ajror te Paleve kontraktuese llojin e sherbimeve, llojet e parashikuara te avioneve dhe planet e fluturimit jo me vone se nje muaj para fillimit te transportit ajror te linjes ne rrugjet e caktuara ne baze te nenit 2, pika 2 te kesaj Marreveshjeje. E njejta gjë vlen edhe per ndryshimet e mevonshme.

2. Autoritetet e transportit ajror te nje Pale kontraktuese u dergojne autoriteteve te transportit ajror te Pales tjeter kontraktuese, me kerkesen e tyre, te gjitha dokumentet statistikore te botuara rregullisht ose te tjera te tilla te ndermarrjeve te emeruara, te cilat mund te kerkohen ne menyre te arsyeshme, me qellim qe te shqyrtojne oferten e transportit ne rrugjet e caktuara nga ana e nje ndermarrjeje te emeruar te Pales kontraktuese qe emerohet e para ne kete Marreveshje, ne baze te nenit 2, pika 2. Keto dokumenta permblajne te gjitha te dhenat, te cilat jane te nevojshme per percaktimin e permasave si dhe te prejardhjes dhe perfundimit te transportit.

Neni 14

1. Tarifat, se bashku me perqindjet e komisionit te agjencive qe kane lidhje me tarifin, te cilat perdoren per udhetaret dhe mallrat ne rrugjet e caktuara ne baze te nenit 2, pika 2, i nenshtrohen miratimit nga autoritetet e transportit ajror te te dyja Paleve kontraktuese. Tarifin duhet te kene parasysh shpenzimet e koston, kushtet baze te konkurences dhe te tregut, si dhe interesat e perdoruesit.

2. Tarifin do t'u paraqiten per miratim autoriteteve te transportit ajror te te dyja Paleve kontraktuese jo me vone se nje muaj para hyrjes ne fuqi te afatit te parashikuar prej tyre. Ky afat, ne raste te vecanta, mund te shkurtrohet, ne qofte se per kete autoritetet e transportit ajror merren vesh.

3. Ne qofte se nje Pale kontraktuese nuk eshte dakord me tarifin e paraqitura per miratim ne baze te pikes 2, autoritetet e transportit ajror te te dyja Paleve kontraktuese percaktojne keto tarifa me marreveshje midis tyre.

4. Ne qofte se nuk arrihet ne marreveshje midis autoriteteve te transportit ajror te Paleve kontraktuese ne baze te pikes 3, perdoren dispozitat e nenit 19. Perderisa nuk eshte marre vendim, Pala kontraktuese e cila eshte shprehur se nuk eshte dakord me

einem Tarif nicht einverstanden erklärt hat, von der anderen Vertragspartei die Aufrechterhaltung des vorher in Kraft befindlichen Tarifs verlangen.

Artikel 15

(1) Jede Vertragspartei gewährt den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet Niederlassungen mit eigenem Personal zu unterhalten. Die Zahl der entsandten Mitarbeiter wird einvernehmlich festgelegt.

(2) Bei der Einrichtung der Niederlassung und der Beschäftigung des Personals nach Absatz 1 sind die Gesetze und sonstigen Vorschriften der betreffenden Vertragspartei, wie die Gesetze und sonstigen Vorschriften über die Einreise von Ausländern und ihren Aufenthalt im Hoheitsgebiet der betreffenden Vertragspartei zu beachten. Das in den Niederlassungen nach Absatz 1 beschäftigte Personal benötigt jedoch keine Arbeitserlaubnis.

Artikel 16

(1) In Übereinstimmung mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten bekräftigen die Vertragsparteien erneut, daß ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen, fester Bestandteil dieses Abkommens ist. Ohne den allgemeinen Charakter ihrer völkerrechtlichen Rechte und Pflichten einzuschränken, werden die Vertragsparteien Maßnahmen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt ergreifen.

(2) Im Rahmen ihrer Möglichkeiten gewähren sich die Vertragsparteien gegenseitig auf Ersuchen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme von Luftfahrzeugen und andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit von Luftfahrzeugen, deren Fluggäste und Besatzung, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie alle sonstigen Bedrohungen der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

(3) Die Vertragsparteien handeln in ihren beiderseitigen Beziehungen entsprechend den Normen der internationalen Abkommen über die Sicherheit der Zivilluftfahrt. Diese Verpflichtung gilt nur insoweit, wie die Vertragsparteien in der Lage sind, diese Normen zu erfüllen. Sie verlangen, daß die Halter von in ihren Ländern zugelassenen Luftfahrzeugen, sowie Luftfahrtunternehmen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet haben, und die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet entsprechend diesen Luftsicherheitsvorschriften handeln.

(4) Die Vertragsparteien vereinbaren, im Rahmen ihrer Möglichkeiten die Sicherheitsvorschriften der jeweils anderen Vertragspartei für den Einflug in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einzuhalten und angemessene Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzung, Handgepäck sowie Fracht und Bordvorräten vor und während des Einsteigens und Beladens zu ergreifen. Jede Vertragspartei sagt außerdem eine wohlwollende Prüfung jedes Ersuchens der anderen Vertragspartei zu, besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer besonderen Bedrohung zu ergreifen.

(5) Bei Eintritt oder drohendem Eintritt einer widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen oder sonstigen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit von Fluggästen, Besatzung, Luftfahrzeug, Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen gewähren sich die Vertragsparteien gegenseitige Unterstützung durch Erleichterung des Fernmeldeverkehrs und sonstige geeignete Maßnahmen, die der schnellen und sicheren Beendigung eines solchen Zwischenfalls oder der Bedrohung dienen.

(6) Weicht eine Vertragspartei von den Luftsicherheitsvorschriften dieses Artikels ab, können die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei um sofortige Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei nachsuchen. Wird innerhalb eines Monats nach Eingang dieses Ersuchens keine zufriedenstellende Einigung erzielt, so stellt das einen Grund dafür dar, die Betriebsgenehmigung eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen dieser

tarifen, mund te kerkoje nga Pala tjetër kontraktuese që të mbahet tarifa që ka qenë me parë në fuqi.

Neni 15

1. Çdo Pale kontraktuese i jep ndermarrjes së emëruar të Pales tjetër kontraktuese, në bazë të parimit të reciprocitetit, të drejtën që të hapë në territorin sovran të vet përfaqësi me personel të saj. Numri i personave të dërguar përcaktohet me marrëveshje të përbashkët.

2. Për hapjen e përfaqësive dhe për zënie në punë të personelit në bazë të pikës 1, duhet të respektohen ligjet dhe dispozitat e tjera të Paleve kontraktuese të interesuara, si ligjet dhe dispozitat e tjera në lidhje me hyrjen e të huajve dhe qëndrimin e tyre në territorin sovran të Paleve kontraktuese të interesuar. Personeli që perdoret në punët e përfaqësive në bazë të pikës 1, nuk ka nevojë që të ketë leje pune.

Neni 16

1. Në përputhje me të drejtat dhe detyrat e tyre në bazë të së drejtës ndërkombëtare, Palet kontraktuese konfirmojnë persëri se detyrimi i tyre reciprok për të mbrojtur sigurinë e transportit ajror civil nga nderhyrjet e paligjshme, është pjesë përberëse e qëndrueshme e kësaj Marrëveshjeje.

Pa kufizuar karakterin e përgjithshëm të të drejtave dhe detyrave të tyre në bazë të së drejtës ndërkombëtare, Palet kontraktuese do të marrin masa për luftën kundër veprimeve të paligjshme ndaj sigurisë së transportit ajror civil.

2. Palet kontraktuese, me kërkesë, i japin reciprocisht njera-tjetres çdo mbështetje të nevojshme brenda mundësive të tyre, me qëllim që të pengojnë rrembimin e paligjshëm të avionëve dhe veprimeve të tjera të paligjshme kundër sigurisë së avionëve, udhëtarëve dhe ekuipazhit të tyre, aeroportëve dhe paisjeve të navigacionit ajror, si dhe të gjitha kercenimet e tjera ndaj sigurisë së transportit ajror civil.

3. Në marrëdhëniet e tyre të dyanshme, Palet kontraktuese veprojnë në bazë të normave të marrëveshjeve ndërkombëtare për sigurimin e aviacionit civil. Ky detyrim vlen vetëm në rast se Palet kontraktuese janë në gjendje t'i zbatojnë kësaj norme. Ato kërkojnë që mbajtësit e avionëve, të cilët lejohen në vendet e tyre, sipërmarrës ajrorë, të cilët kanë në territorin e tyre sovran selinë qëndrore ose banesën e përhershme të tyre, si dhe drejtuesit e aeroportëve në territorin sovran të tyre, të veprojnë në përputhje me kësaj dispozitë të sigurimit ajror.

4. Palet kontraktuese do të merren vesh sipas mundësive të tyre që të respektojnë dispozitat mbi sigurimin e secilës Pale kontraktuese për hyrjen në territorin sovran të Paleve tjetër kontraktuese dhe të marrin masa të përshtatshme për mbrojtjen e avionëve dhe për kontrollin e udhëtarëve, të ekuipazhit, të bagazheve të dorës, si dhe mallrave të rezervave të bordit, para dhe gjatë hyrjes ose ngarkimit të tyre në avion. Përveç kësaj, çdo Pale kontraktuese i premtori Paleve tjetër kontraktuese se do të shikojë me dashamirësi çdo kërkesë të saj për të marrë masa të veçanta sigurie për menjanimin e një kercenimi të veçantë.

5. Në rast të një rrembimi të paligjshëm, ose kercenimi për rrembim të paligjshëm të avionëve, ose të veprimeve të tjera të paligjshme kundër sigurisë të udhëtarëve, ekuipazhit, avionit, aeroportëve dhe paisjeve të navigacionit ajror, Palet kontraktuese i japin njera-tjetres mbështetje reciproke nëpërmjet lehtësimi të telekomunikacionit dhe marrjes së masave të tjera të përshtatshme, të cilat i shërbejnë përfundimit të shpejtë dhe të sigurtë të një incidenti ose kercenimi të tillë.

6. Në qoftë se një Pale kontraktuese u shmanget dispozitave të këtij neni mbi sigurimin ajror, autoritetet e transportit ajror të Paleve tjetër kontraktuese mund të kërkojnë konsultim të menjëhershëm me autoritetet e transportit ajror të kësaj Pale kontraktuese. Në qoftë se brenda një muaji nga marrja e kësaj kërkesë, nuk arrihet asnjë marrëveshje e kënaqshme, kjo përben arsyen për refuzimin, anulimin, kufizimin ose rëndimin me taksa të lejes së shfrytëzimit

Vertragspartei vorzuenthalten, zu widerrufen, einzuschränken oder sie mit Auflagen zu versehen. Wenn es eine Notlage erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf eines Monats vorläufige Maßnahmen treffen.

Artikel 17

(1) Auf Ersuchen einer Vertragspartei gestattet die andere Vertragspartei den Unternehmen, die zwischen beiden Staaten Luftverkehrsrechte ausüben, die Durchführung von Maßnahmen, durch die gewährleistet werden soll, daß nur Fluggäste mit den erforderlichen Dokumenten für die Einreise in oder den Transit durch das Hoheitsgebiet der ersuchenden Vertragspartei befördert werden.

(2) Eine Vertragspartei ist verpflichtet, Fluggäste zurückzuübernehmen, die von der anderen Vertragspartei zurückgewiesen wurden.

Artikel 18

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

Artikel 19

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans oder von Auslegungsfragen kann eine Vertragspartei jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gleiche gilt für die Erörterung über die Anwendung dieses Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel 18 kein zufriedenstellendes Ergebnis erbracht hat. Die Konsultation beginnt binnen zwei Monaten nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

Artikel 20

Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen beendet, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 19 statt.

Artikel 21

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

Artikel 22

(1) Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Tag in Kraft, an dem die Vertragsparteien einander notifiziert haben, daß die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Abkommens erfüllt sind.

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

Geschehen zu Tirana am 22. April 1992 in zwei Urschriften, jede in deutscher und albanischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

qe i jepen nje ose disa shoqerive te transportit ajror te kesaj Pale kontraktuese. Ne rast nevoje urgjente, nje Pale kontraktuese mund te marre masa te perkohshme, me kalimin e nje muaji.

Neni 17

1. Me kerkesen e nje Pale kontraktuese, Pala tjeter kontraktuese lejon ndermarrjet e transportit ajror, te cilat ushtrojne te drejtat e transportit ajror midis dy shteteve te zbatojne masat me anen e se cilave duhet te garantohet transportimi vetem per ata udhetare qe jane paisur me dokumentat e nevojshme te udhetimit, per hyrjen ose tranzitin ne territorin sovran te Pales kontraktuese kerkuese.

2. Secila Pale kontraktuese eshte e detyruar qe te marre udhetaret qe jane refuzuar nga Pala tjeter kontraktuese.

Neni 18

Sipas nevojës, midis autoriteteve te transportit ajror te Paleve kontraktuese behet nje shkembim mendimesh, me qellim qe te realizohet nje bashkepunim i ngushte dhe nje mirekuptim ne lidhje me çështjet qe kane te bejne me zbatimin e kesaj Marreveshjeje.

Neni 19

Secila Pale kontraktuese mund te kerkoje ne çdo kohe konsultim per diskutimin e ndryshimeve te kesaj Marreveshjeje, ose te itinerarit te linjave te fluturimit, ose per çështje te interpretimit. E njejta gje vlen edhe per diskutimin ne lidhje me zbatimin e kesaj Marreveshjeje, ne qofte se ne baze te pikpamjes se nje Pale kontraktuese, shkembimi i mendimeve ne baze te nenit 18 nuk ka sjelle asnje rezultat te kenaqshem. Konsultimi fillon brenda dy muajve mbas marrjes se kerkeses nga Pala tjeter kontraktuese.

Neni 20

Ne qofte se hyn ne fuqi nje marreveshje shumepaleshe mbi transportin ajror te pranuar nga Palet kontraktuese, dispozitave te saj u jepen precedence. Bisedime per te percaktuar se sa nje marreveshje shumepaleshe i jep fund, zevendeson, ndryshon ose ploteson kete Marreveshje, zhvillohen ne baze te nenit 19.

Neni 21

Kjo Marreveshje, te gjitha ndryshimet e saj dhe çdo kembim note ne baze te nenit 2, pika 2, i njoftohen per regjistrim Organizates Nderkombetare te Transportit Ajror Civil (ICAO).

Neni 22

1. Kjo Marreveshje do te hyje ne fuqi nje muaj pas dates kur Palet kontraktuese te kene njoftuar njera-tjetren me note per plotesimin e kushteve qe ka secili shtet per hyrjen ne fuqi te kesaj Marreveshjeje.

2. Çdo Pale kontraktuese mund te denoncoje kete Marreveshje ne çdo kohe me shkrim. Marreveshja shfuqizohet nje vit pas marrjes se denoncimit nga Pala tjeter kontraktuese.

Bere ne Tirane, me 22 prill 1992 ne dy tekste, secili ne gjuhet gjermane dhe shqipe, duke patur te dy tekstet vlere te barabarte.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
Per qeverine e Republikës Federale te Gjermanisë
Hans-Dietrich Genscher

Für die Regierung der Republik Albanien
Per qeverine e Republikës se Shqipërisë
Sëreqi

Denkschrift zum Abkommen

I. Allgemeines

Schwerpunkt des deutschen Luftverkehrs ist der internationale Fluglinienverkehr. Er kann nur betrieben werden, wenn die ausländischen Staaten, die überflogen oder angeflogen werden sollen, deutschen Luftfahrtunternehmen entsprechende Verkehrsrechte gewähren.

Nach allgemeinen internationalen Gepflogenheiten werden diese Rechte grundsätzlich in zweiseitigen Luftverkehrsabkommen eingeräumt. Um ein derartiges Abkommen handelt es sich bei dem am 22. April 1992 in Tirana unterzeichneten Luftverkehrsabkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Albanien.

Die eingeräumten Verkehrsrechte werden in einem als Protokoll vereinbarten Fluglinienplan festgelegt. Diese Form der Vereinbarung wurde gewählt, um die Fluglinienrechte den Verkehrsanforderungen jeweils leichter und schneller anpassen zu können.

Die Verkehrsrechte werden voraussichtlich nur von einer Vertragspartei (Albanien) genutzt.

II. Besonderes

Artikel 1 erläutert die im Abkommen verwendeten Begriffe.

Artikel 2 legt die sogenannten vier Freiheitsrechte der Zivilluftfahrt in den Beziehungen zwischen den Vertragsparteien fest.

Die Artikel 3 und 4 legen das Verfahren für die Erteilung, die Verweigerung und den Widerruf der Betriebsgenehmigung zur Durchführung des Fluglinienverkehrs fest. Von dem Recht eines Widerrufs der Betriebsgenehmigung darf grundsätzlich nur nach einer Konsultation der Vertragsparteien Gebrauch gemacht werden.

Artikel 5 verpflichtet die jeweiligen Luftfahrtunternehmen zur Einhaltung der relevanten innerstaatlichen Rechtsvorschriften für den Ein- und Ausflug von Luftfahrzeugen.

Artikel 6 verbürgt die gegenseitige Anerkennung von Lufttüchtigkeitszeugnissen, Befähigungszeugnissen und Genehmigungen.

Die Artikel 7 und 8 verpflichten die jeweiligen Luftfahrtunternehmen zur Kennzeichnung der Luftfahrzeuge mit dem Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen und zum Führen bestimmter Bordunterlagen.

Artikel 9 sichert Inländerbehandlung zu bei den im Zusammenhang mit der Benutzung der Flughäfen anfallenden Gebühren.

Artikel 10 gewährt auf der Basis der Gegenseitigkeit weitgehende Zoll- und Abgabenfreiheit für verwendete Luftfahrzeuge einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte. Er sichert darüber hinaus auf der Basis der Gegenseitigkeit Vergünstigungen auf dem Gebiet Umsatzsteuer oder einer ähnlich ausgestalteten indirekten Steuer zu.

Die Artikel 11 bis 14 enthalten die wirtschaftlich bedeutsamen Regelungen der Kapazitäten und der Tarife und die damit zusammenhängenden Fragen der Flugplangenehmigung und der Zusicherung freien Gewinntransfers.

Artikel 15 regelt das Niederlassungsrecht der bezeichneten Luftfahrtunternehmen.

Artikel 16 verpflichtet die Vertragsparteien zur Einhaltung der völkerrechtlichen Pflichten zur Sicherheit der Zivilluftfahrt vor rechtswidrigen Eingriffen, welche konkretisiert werden.

Artikel 17 gibt die Möglichkeit der Kontrolle der Fluggäste im Hinblick auf die erforderlichen Einreisedokumente und verpflichtet die Vertragsparteien zur Rücknahme der von der anderen Vertragspartei zurückgewiesenen Fluggäste.

Die Artikel 18 bis 22 befassen sich mit dem Meinungsaustausch und Konsultationen. Entsprechende Regelungen sind in Luftverkehrsabkommen üblich und zum Ausgleich möglicher Meinungsverschiedenheiten zweckmäßig. Sie enthalten darüber hinaus die international üblichen Kündigungs-, Registrierungs- und Schlußbestimmungen sowie die Festlegung des Vorrangs eines mehrseitigen Luftverkehrsübereinkommens.

