

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes

zu dem Abkommen vom 23. Juli 1992

**zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Dominikanischen Republik
über den Luftverkehr**

A. Zielsetzung

Mit dem Gesetz soll einem völkerrechtlichen Vertrag nach Maßgabe des Artikels 59 Abs. 2 des Grundgesetzes zugestimmt werden. Mit seiner Hilfe wird der internationale Fluglinienverkehr für die deutschen Luftfahrtunternehmen und die des Vertragspartners zwischen beiden Staaten auf eine solide Rechtsgrundlage gestellt, die im Gegensatz zur Gewährung vorläufiger Rechte – ohne Vertragsbasis – auch langfristige Planungen trägt und nur formalisierter Beendigung unterliegt.

B. Lösung

Der Vertrag in Gestalt des Luftverkehrsabkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Dominikanischen Republik trägt dieser Zielsetzung Rechnung. Die gegenseitige Gewährung einander entsprechender Rechte ist ausgewogen und schafft für keinen der Partnerstaaten Vorteile oder Nachteile gegenüber dem anderen. Die prinzipiellen Rechte sind die des Überflugs (1. Freiheit), der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), des Absetzens (3. Freiheit) und des Aufnehmens (4. Freiheit) von Fluggästen, Post und Fracht im gewerblichen internationalen Fluglinienverkehr. Zusätzlich wurden in einem gegenseitig abgestimmten Fluglinienplan in begrenztem Umfang Rechte der 5. Freiheit = gewerblicher Verkehr zwischen dem jeweils anderen Vertragspartnerland und einem Drittstaat (vice versa) zugestanden. Kabotagerechte wurden nicht gewährt.

Das Vertragsgesetz trägt den nationalen Erfordernissen zur Umsetzung dieses Vertrags in deutsches Recht Rechnung.

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 94/93

Bonn, den 15. März 1993

An die Präsidentin
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 23. Juli 1992 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Dominikanischen Republik über den Luftverkehr mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 653. Sitzung am 5. März 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 23. Juli 1992
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Dominikanischen Republik
über den Luftverkehr**

Vom

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

Artikel 1

Dem in Santo Domingo am 23. Juli 1992 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Dominikanischen Republik über den 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 19 Abs. 2 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Abkommen findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 105 Abs. 3 in Verbindung mit Artikel 106 Abs. 2 Nr. 5 und Abs. 3 des Grundgesetzes erforderlich, da die in Artikel 6 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 19 Abs. 2 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 Bundesrepublik Deutschland
und der Dominikanischen Republik
über den Luftverkehr**

**Convenio
entre la República Federal de Alemania
y la República Dominicana
sobre Transporte Aéreo**

	Inhaltsübersicht		Índice
Präambel		Preámbulo	
Artikel 1	Begriffsbestimmungen	Artículo 1	Definición de los términos
Artikel 2	Gewährung von Verkehrsrechten	Artículo 2	Concesión de derechos de transporte
Artikel 3	Bezeichnung und Betriebsgenehmigung	Artículo 3	Designación y autorización de servicio
Artikel 4	Widerruf oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung	Artículo 4	Revocación o limitación de la autorización de servicio
Artikel 5	Gleichbehandlung bei der Gebührenhöhe	Artículo 5	Igualdad de trato en el monto de las cargas
Artikel 6	Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben	Artículo 6	Exención de derechos de aduana u otros gravámenes
Artikel 7	Verkauf, Überweisung von Überschüssen	Artículo 7	Venta, transferencia de superávit
Artikel 8	Grundsätze für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs	Artículo 8	Principios básicos para el servicio aéreo en las rutas fijadas
Artikel 9	Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken	Artículo 9	Transmisión de datos de las empresas aéreas y de estadísticas
Artikel 10	Genehmigung der Tarife	Artículo 10	Autorización de tarifas
Artikel 11	Gewerbliche Tätigkeiten	Artículo 11	Actividades comerciales
Artikel 12	Luftsicherheit	Artículo 12	Seguridad aérea
Artikel 13	Einreise und Kontrolle der Reisedokumente	Artículo 13	Entrada y control de los documentos de viaje
Artikel 14	Meinungsaustausch	Artículo 14	Intercambio de opiniones
Artikel 15	Konsultationen	Artículo 15	Consultas
Artikel 16	Beilegung von Streitigkeiten	Artículo 16	Solución de litigios
Artikel 17	Mehrseitige Übereinkommen	Artículo 17	Convenios multilaterales
Artikel 18	Registrierung bei der ICAO	Artículo 18	Registro en la OACI
Artikel 19	Ratifikation, Inkrafttreten, Geltungsdauer, Kündigung	Artículo 19	Ratificación, entrada en vigor, vigencia, denuncia.

Die Bundesrepublik Deutschland
und
die Dominikanische Republik –

Vertragsparteien des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt,

in dem Wunsch, ein Abkommen zur Einrichtung und zum Betrieb des Fluglinienverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

(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 Dominikanische Republik der Zivile Luftfahrt oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Wahrnehmung 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.

(2) Die Begriffe „Hoheitsgebiet“, „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“ und „Landung zu nicht gewerblichen Zwecken“ haben für die Anwendung dieses Abkommens die in den Artikeln 2 und 96 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt in der jeweiligen gültigen Fassung festgelegte Bedeutung.

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

- a) jeden Durchgangstarif oder Betrag, der für eine internationale Beförderung zu berechnen ist, die als solche vermarktet und verkauft wird, einschließlich derjenigen Durchgangstarife, die unter Verwendung von anderen Tarifen oder von Anschlußtarifen für eine Beförderung auf internationalen Streckenabschnitten oder auf inländischen Streckenabschnitten, die Teil des internationalen Streckenabschnitts sind, gebildet werden;
- b) die Provision, die für den Verkauf von Flugscheinen für die Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck oder für die entsprechenden Maßnahmen bei der Beförderung von Fracht zu zahlen ist;
- c) die Bedingungen, nach denen sich die Anwendbarkeit des Tarifs oder des Beförderungspreises oder die Provisionszahlung richtet.

Er umfaßt auch

- d) alle wesentlichen Leistungen, die in Verbindung mit der Beförderung erbracht werden;
- e) jeden Tarif für die als Zusatz zu einer internationalen Beförderung verkaufte Beförderung auf einem inländischen Streckenabschnitt, der für rein inländische Flüge nicht verfügbar ist und der nicht allen Beförderern im internationalen

La República Federal de Alemania
y
la República Dominicana,

siendo Partes Contratantes del Convenio de Aviación Civil Internacional del 7 de diciembre de 1944,

deseando concluir un convenio sobre el establecimiento y funcionamiento de los servicios aéreos entre sus respectivos territorios y fuera de ellos,

han convenido lo siguiente:

Artículo 1

Definición de los términos

(1) Para los fines del presente Convenio, a menos que en el texto se estipule de otro modo,

a) el término “autoridades aeronáuticas” significa en el caso de la República Federal de Alemania, el Ministro Federal de Transportes y en el caso de la República Dominicana, la Junta de Aeronáutica Civil, o en ambos casos cualquier otra persona o entidad autorizada para desempeñar las funciones que ejercen dichas autoridades;

b) el término “empresa aérea designada” se refiere a una empresa de transporte aéreo que una Parte Contratante haya designado por escrito a la otra Parte Contratante de acuerdo con el Artículo 3 del presente Convenio como la empresa que se dedicará a realizar servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas de acuerdo con el párrafo 2 del Artículo 2 del presente Convenio.

(2) Los términos “territorio”, “servicio aéreo”, “servicio aéreo internacional” y “escala para fines no comerciales” tienen a los efectos del presente Convenio la acepción fijada en los Artículos 2 y 96 del Convenio de Aviación Civil Internacional, conforme a la redacción respectivamente vigente del mismo.

(3) El término “tarifa” significa el precio que se ha de pagar por el transporte internacional (es decir, traslado entre puntos situados en los territorios de dos o más Estados) de pasajeros, equipaje o carga (exceptuado el correo) e incluye lo siguiente:

- a) toda tarifa de tránsito o importe que deba pagarse por un transporte internacional que se comercialice y venda como tal, incluidas aquellas tarifas de tránsito que se formen aplicando otras tarifas o tarifas de conexión para transportes en trayectos internacionales o en trayectos interiores que formen parte de un trayecto internacional;
- b) las comisiones pagaderas por la venta de billetes para el transporte de pasajeros y sus equipajes o las correspondientes a medidas relacionadas con el transporte de carga; y
- c) las condiciones de aplicación de las tarifas, precios de transporte o pago de comisiones.

Incluye asimismo:

- d) todas las prestaciones esenciales que se realicen en conexión con el transporte;
- e) toda tarifa para transportes que se vendan como complemento de un transporte internacional en un trayecto interior que no esté disponible para transportes puramente interiores ni pueda ponerse en igualdad de condiciones a disposición de todas

Verkehr und deren Kunden zu gleichen Bedingungen zur Verfügung gestellt werden kann.

Artikel 2

Gewährung von Verkehrsrechten

(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;
- c) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet an den genannten Punkten auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien zu landen, um Fluggäste, Post und Fracht gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

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

Artikel 3

Bezeichnung und Betriebsgenehmigung

(1) Der internationale Fluglinienverkehr 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 werden, 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 dieses Artikels und des Artikels 9 unverzüglich die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs.

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

(4) Eine Vertragspartei kann durch schriftliche Mitteilung an die andere Vertragspartei nach Maßgabe der Absätze 1 bis 3 ein von ihr bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes Unternehmen ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Artikel 4

Widerruf oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung

Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze oder sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht einhält oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Von diesem Recht macht eine Vertragspartei nur nach Konsultationen gemäß Artikel 15 Gebrauch, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

las empresas aéreas y sus clientes en los servicios aéreos internacionales.

Artículo 2

Concesión de derechos de transporte

(1) Cada Parte Contratante garantizará a la otra Parte Contratante los siguientes derechos a fin de que las empresas aéreas designadas puedan realizar los servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas conforme al párrafo 2:

- a) el derecho de sobrevolar su territorio sin aterrizar en el mismo,
- b) el derecho de hacer escalas en su territorio con fines no comerciales,
- c) el derecho de hacer escalas en los puntos de su territorio fijados en las rutas especificadas conforme al párrafo 2, con objeto de embarcar y desembarcar pasajeros, correo y carga con fines comerciales.

(2) Las rutas en las cuales las empresas aéreas designadas de las Partes Contratantes estarán autorizadas para realizar servicios aéreos internacionales serán especificadas en un cuadro de rutas que se acordará por canje de notas entre los gobiernos de las Partes Contratantes.

Artículo 3

Designación y autorización de servicio

(1) Los servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas conforme a lo establecido en el párrafo 2 del Artículo 2 podrán empezar a funcionar en cualquier momento, siempre que

- a) la Parte Contratante a la cual se le concedan los derechos especificados en el párrafo 1 del Artículo 2 hubiere designado por escrito una o más empresas aéreas y que
- b) la Parte Contratante que otorgue dichos derechos hubiere autorizado a iniciar los servicios aéreos a la empresa o las empresas aéreas designadas.

(2) A reserva de lo estipulado en el párrafo 3 del presente Artículo y en el Artículo 9, la Parte Contratante que otorgue dichos derechos dará sin demora la autorización mencionada para el funcionamiento del servicio aéreo internacional.

(3) Cada Parte Contratante podrá exigir a cualquier empresa aérea designada por la otra Parte Contratante que presente pruebas de que está en condiciones de satisfacer las exigencias establecidas por las leyes y demás disposiciones de la primera Parte Contratante relativas a la realización del tráfico aéreo internacional.

(4) Cada Parte Contratante podrá sustituir, mediante comunicación por escrito dirigida a la otra Parte Contratante, una empresa aérea designada por otra, aplicándose al efecto las condiciones establecidas en los párrafos 1 a 3 del presente Artículo. La nueva empresa aérea designada gozará de los mismos derechos y tendrá las mismas obligaciones que la empresa aérea a la que sustituya.

Artículo 4

Revocación o limitación de la autorización de servicio

Cada Parte Contratante podrá revocar o limitar fijando condiciones la autorización concedida conforme al párrafo 2 del Artículo 3 en caso de que una empresa aérea designada no cumpla las leyes y demás disposiciones de la Parte Contratante que le hubiere concedido los derechos, o no cumpla las disposiciones estipuladas en el presente Convenio o las obligaciones que de ellas se deriven. Cada Parte Contratante ejercerá este derecho únicamente después de una consulta de acuerdo con lo estipulado en el Artículo 15, a menos que sea necesario proceder a una inmediata suspensión del servicio o fijar de inmediato condiciones con el fin de evitar ulteriores infracciones de las leyes y demás disposiciones.

Artikel 5**Gleichbehandlung bei der Gebührenhöhe**

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

Artikel 6**Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben**

(1) Die von dem oder den 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 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 für an Bord der Luftfahrzeuge befindliche Waren, die auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei verbraucht werden.

(2) Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, die in das Hoheitsgebiet einer 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. Werbematerial und Beförderungsdokumente der bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei bleiben bei der Einfuhr in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ebenfalls von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen 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 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben und von etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben.

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

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

Artikel 7**Verkauf, Überweisung von Überschüssen**

(1) Jede Vertragspartei gewährt dem oder den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei in billiger und gleicher Weise das Recht, Beförderungsdienste im Luftverkehr auf eigenen Beförderungsdokumenten frei und ohne Beschränkung in der Landeswährung zu verkaufen.

(2) Jede Vertragspartei gewährt dem oder den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, die durch den Verkauf von Beförderungsdiensten im Luftverkehr im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erzielten Überschüsse jederzeit, auf jedem Wege, frei und ohne Beschränkung in jeder frei konvertierbaren Währung zum amtlichen oder zum anwendbaren Wechselkurs an seine Hauptniederlassung zu überweisen.

Artículo 5**Igualdad de trato en el monto de las cargas**

Las cargas impuestas en el territorio de cada Parte Contratante por el uso de aeropuertos y otras instalaciones para la navegación aérea por parte de las aeronaves de una empresa aérea designada de la otra Parte Contratante no serán más elevadas que las fijadas para las aeronaves de las empresas aéreas nacionales en los servicios aéreos internacionales de carácter similar.

Artículo 6**Exención de derechos de aduana u otros gravámenes**

(1) Las aeronaves utilizadas por la o las empresas aéreas designadas de una Parte Contratante que entren en el territorio de la otra Parte Contratante o salgan del mismo o lo sobrevuelen, así como los carburantes, los lubricantes y las piezas de repuesto que se hallen a bordo y el equipo habitual y las provisiones de bordo, estarán exentos de derechos de aduana y demás gravámenes anejos a la importación, exportación o tránsito de mercancías. Lo anterior se aplicará asimismo a las mercancías a bordo de las aeronaves que se consuman al sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante.

(2) Los carburantes, lubricantes, piezas de repuesto, equipo habitual y provisiones de a bordo que se importen temporalmente al territorio de una Parte Contratante con objeto de instalarlos o introducirlos de cualquier otro modo a bordo de las aeronaves de las empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, inmediatamente o después de haber sido almacenados, o con objeto de reexportarlos de otra forma desde el territorio de la Parte Contratante mencionada en primer lugar, estarán exentos de los derechos de aduana y demás gravámenes mencionados en el párrafo 1 del presente Artículo. El material publicitario y los documentos de transporte de las empresas aéreas designadas por una Parte Contratante estarán asimismo exentos de los derechos de aduana y demás gravámenes mencionados en el párrafo 1 del presente Artículo al importarse al territorio de la otra Parte Contratante.

(3) Los carburantes y lubricantes que se introduzcan en el territorio de una Parte Contratante a bordo de las aeronaves de las empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante y se utilicen en servicios aéreos internacionales estarán exentos de los derechos de aduana y demás gravámenes mencionados en el párrafo 1 del presente Artículo, así como de eventuales impuestos especiales sobre el consumo.

(4) Cada Parte Contratante podrá someter a vigilancia aduanera los productos mencionados en los párrafos 1 a 3 del presente Artículo.

(5) En la medida en que no se exijan derechos de aduana ni cualesquiera otros gravámenes con respecto a los productos mencionados en los párrafos 1 a 3 del presente Artículo, dichos productos no estarán sujetos a las prohibiciones y restricciones económicas en materia de importación, exportación y tránsito que de lo contrario les serían aplicables.

Artículo 7**Venta, transferencia de superávit**

(1) Cada Parte Contratante concederá uniforme y equitativamente a la o las empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante el derecho de vender libremente y sin restricciones, en la moneda nacional, servicios de transporte aéreo utilizando sus propios documentos de transporte.

(2) Cada Parte Contratante garantizará a la o las empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante el derecho de transferir en todo momento y por cualquier medio, libremente y sin restricciones, los superávits obtenidos de la venta de servicios de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte Contratante a sus respectivos establecimientos principales en toda moneda libremente convertible conforme al tipo de cambio oficial o aplicable.

Artikel 8**Grundsätze für den Betrieb
des vereinbarten Linienverkehrs**

(1) Dem oder den bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien zu betreiben.

(2) Beim Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien nimmt ein bezeichnetes Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der von diesem Unternehmen auf den gleichen Linien oder Teilen derselben betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(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 das Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieses Unternehmens, Beförderungen zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, wird im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

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

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

(5) Erforderlichenfalls sollen sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bemühen, eine zufriedenstellende Regelung des Beförderungsangebots und der Frequenzen zu erreichen.

Artikel 9**Übermittlung von Betriebsangaben
und Statistiken**

(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. Dies gilt auch für spätere Änderungen.

(2) Die Luftfahrtbehörde der einen Vertragspartei stellt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der bezeichneten Unternehmen zur Verfügung, die vernünftigerweise angefordert werden können, um das von einem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Daten müssen alle Angaben enthalten, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 10**Genehmigung der Tarife**

(1) Die Tarife und die entsprechenden Agenturprovisionen, die auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste

Artículo 8**Principios básicos para
el servicio aéreo en las rutas fijadas**

(1) La o las empresas aéreas designadas por ambas Partes Contratantes gozarán de posibilidades uniformes y equitativas para realizar los servicios aéreos en las rutas fijadas conforme al párrafo 2 del Artículo 2.

(2) En la explotación de los servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas conforme al párrafo 2 del Artículo 2, las empresas aéreas designadas por una Parte Contratante tomarán en consideración los intereses de las empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, a fin de no afectar indebidamente a los servicios aéreos que éstas últimas presten en las mismas rutas o en parte de ellas.

(3) Los servicios aéreos internacionales en cualesquiera de las rutas especificadas conforme al párrafo 2 del Artículo 2 tendrán como objetivo primordial ofrecer una capacidad adecuada para satisfacer la demanda previsible de transporte hacia y desde el territorio de la Parte Contratante que haya designado la empresa aérea. El derecho de dicha empresa aérea de efectuar transportes entre los puntos de una ruta especificada conforme al párrafo 2 del Artículo 2 que se encuentren localizados en el territorio de la otra Parte Contratante y puntos en terceros países será ejercitado en interés de un desenvolvimiento ordenado del tráfico aéreo internacional, de suerte que aquella capacidad se adecue a

- a) la demanda de transporte hacia y desde el territorio de la Parte Contratante que haya designado la empresa aérea,
- b) la demanda de transporte existente en las zonas sobrevoladas, teniendo en cuenta los servicios aéreos locales y regionales,
- c) las exigencias de una explotación rentable de los servicios aéreos en tránsito.

(4) Con objeto de garantizar un trato uniforme y equitativo a las empresas aéreas designadas, las frecuencias de los servicios aéreos, los tipos de aeronaves utilizables a efectos de capacidad y los horarios serán sometidos a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes.

(5) En caso necesario las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes procurarán conseguir una regulación satisfactoria de la capacidad de transporte y de las frecuencias.

Artículo 9**Transmisión de datos
de las empresas aéreas y de estadísticas**

(1) Las empresas aéreas designadas comunicarán a las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes por lo menos un mes antes de iniciarse los servicios aéreos en las rutas especificadas conforme al párrafo 2 del Artículo 2 el tipo de servicio, los tipos de aeronaves que se vayan a utilizar y los horarios. Se procederá de igual modo en caso de que posteriormente se produzcan modificaciones.

(2) Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante proporcionarán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, cuando así lo soliciten, todas las publicaciones periódicas u otros datos estadísticos de las empresas aéreas designadas que razonablemente puedan solicitarse a fin de controlar la capacidad ofrecida por cualquier empresa aérea designada de la primera Parte Contratante en las rutas especificadas conforme al párrafo 2 del Artículo 2. Tales informes contendrán todos los datos necesarios para determinar el volumen, procedencia y destino del tráfico.

Artículo 10**Autorización de tarifas**

(1) Las tarifas y las respectivas comisiones correspondientes a agencias que se vayan a cobrar por pasajes y fletes en las rutas

und Fracht angewendet werden, bedürfen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien. Die Tarife sollen die Betriebskosten, einen angemessenen Gewinn, die bestehenden Wettbewerbs- und Marktbedingungen sowie die Interessen der Nutzer berücksichtigen.

(2) Die Tarife werden den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens einen Monat vor ihrer in Aussicht genommenen Anwendung zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden zustimmen.

(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 unter Anwendung der Artikel 14 und 15 fest.

(4) Wird ein Einvernehmen nach Absatz 3 nicht erzielt, so kann die Vertragspartei, die sich mit einem bestimmten Tarif nicht einverstanden erklärt hat, von der anderen Vertragspartei die Aufrechterhaltung des vorher in Kraft befindlichen Tarifs verlangen.

Artikel 11

Gewerbliche Tätigkeiten

(1) Jede Vertragspartei gewährt dem oder den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet Niederlassungen sowie Verwaltungs-, kaufmännisches und technisches Personal zu unterhalten, soweit sie von dem bezeichneten Unternehmen benötigt werden.

(2) Jede Vertragspartei gewährt dem oder den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht, die Abfertigung von Fluggästen, Gepäck und Fracht für sich und andere Unternehmen der anderen Vertragspartei durchzuführen. Dieses Recht schließt die luftseitigen Bodenverkehrsdienste nicht ein.

(3) Bei der Einrichtung der Niederlassungen 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 einzuhalten. Dem in den Niederlassungen nach Absatz 1 beschäftigten Personal wird auf Antrag unverzüglich eine Arbeitserlaubnis erteilt.

Artikel 12

Luftsicherheit

(1) In Übereinstimmung mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten bekräftigen die Vertragsparteien, 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, handeln die Vertragsparteien insbesondere im Einklang mit dem am 14. September 1963 in Tokyo unterzeichneten Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, dem am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen und dem am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt.

(2) Die Vertragsparteien gewähren einander auf Ersuchen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge und andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzung, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie jede sonstige Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

especificadas conforme al párrafo 2 del Artículo 2 serán sometidas a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes. Al fijarse las tarifas se tendrán en cuenta los costes de explotación, un beneficio adecuado y las condiciones existentes de la competencia y del mercado, así como los intereses de los usuarios.

(2) Las tarifas serán sometidas a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes por lo menos un mes antes de la fecha prevista para su aplicación. Este plazo podrá acortarse en casos especiales si las autoridades aeronáuticas dieran su conformidad.

(3) En caso de que una Parte Contratante no manifestare su conformidad con las tarifas que se sometan a su aprobación conforme a lo establecido en el párrafo 2 del presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de ambas Partes Contratantes fijarán tales tarifas de común acuerdo, a cuyo efecto serán de aplicación los Artículos 14 y 15.

(4) Si no se llegare a un acuerdo conforme a lo establecido en el párrafo 3 del presente Artículo, la Parte Contratante que haya manifestado su disconformidad con respecto a una tarifa determinada podrá exigir a la otra Parte Contratante que mantenga la tarifa anteriormente vigente.

Artículo 11

Actividades comerciales

(1) Cada Parte Contratante concederá, sobre la base de la reciprocidad, a la o las empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante el derecho de mantener en su territorio establecimientos y personal administrativo, comercial y técnico en cuanto ello sea necesario para las finalidades de la empresa aérea designada.

(2) Cada Parte Contratante concederá, sobre la base de la reciprocidad, a la o las empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante el derecho de realizar el despacho, para sí y para otras empresas de la otra Parte Contratante, de pasajero, equipaje y carga. Este derecho no incluye los servicios de rampa.

(3) A los efectos de la apertura de establecimientos y empleo del personal a que se refiere el párrafo 1 del presente Artículo se observarán las leyes y demás disposiciones de la Parte Contratante respectiva, incluidas las leyes y demás disposiciones en materia de entrada y permanencia de extranjeros en el territorio de la Parte Contratante respectiva. Al personal empleado en los establecimientos a que se refiere el párrafo 1 del presente Artículo se le extenderán, previa solicitud y sin demora, los correspondientes permisos de trabajo.

Artículo 12

Seguridad aérea

(1) En conformidad con sus respectivos derechos y obligaciones jurídico-internacionales las Partes Contratantes revalidan que su compromiso mutuo de salvaguardar la seguridad de la aviación civil frente a interferencias ilícitas constituye parte integrante del presente Convenio. Sin que ello signifique una restricción del carácter general de sus derechos y obligaciones jurídico-internacionales, las Partes Contratantes se atenderán especialmente al Convenio sobre las infracciones y ciertos actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, al Convenio para la represión de la captura ilícita de aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, y al Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971.

(2) Previa solicitud, las Partes Contratantes se prestarán todo el apoyo necesario para impedir la captura ilícita de aeronaves civiles y otras acciones ilícitas contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y su tripulación y de aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, así como cualesquiera otras amenazas contra la seguridad de la aviación civil.

(3) Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen im Einklang mit den Luftsicherheitsvorschriften, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) festgelegt und zu Anhängen des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt bestimmt wurden, soweit diese Sicherheitsvorschriften auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, daß die Halter von in ihr Register eingetragenen Luftfahrzeugen und die Luftfahrzeughalter, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet haben, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet im Einklang mit diesen Luftsicherheitsvorschriften handeln.

(4) Jede Vertragspartei erklärt sich einverstanden, die Sicherheitsvorschriften der anderen Vertragspartei für den Einflug in deren Hoheitsgebiet einzuhalten und angemessene Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzung und Handgepäck sowie Fracht und Bordvorräten vor und beim Einsteigen oder Beladen zu ergreifen. Jede Vertragspartei wird außerdem jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung wohlwollend prüfen.

(5) Werden eine widerrechtliche Inbesitznahme eines Luftfahrzeugs oder sonstige widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit von Fluggästen, Besatzung, Luftfahrzeug, Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen begangen oder angedroht, so unterstützen die Vertragsparteien einander durch Erleichterung des Fernmeldeverkehrs und sonstige geeignete Maßnahmen zur raschen und sicheren Beendigung eines solchen Vorfalles oder einer solchen Bedrohung.

(6) Weicht eine Vertragspartei von den Luftsicherheitsvorschriften dieses Artikels ab, so kann die Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei um sofortige Konsultationen mit der Luftfahrtbehörde der erstgenannten Vertragspartei ersuchen. Kommt innerhalb eines Monats nach dem Datum dieses Ersuchens eine zufriedenstellende Einigung nicht zustande, so ist dies ein Grund, die Betriebsgenehmigung eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen der erstgenannten Vertragspartei vorzuenthalten, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn eine Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf dieses Monats vorläufige Maßnahmen treffen.

Artikel 13

Einreise und Kontrolle der Reisedokumente

(1) Auf Ersuchen einer Vertragspartei gestattet die andere Vertragspartei den Unternehmen, die in beiden Staaten Luftverkehrsrechte ausüben, die Durchführung von zusätzlichen Maßnahmen, die gewährleisten sollen, daß nur Fluggäste mit den für die Einreise in oder die Durchreise durch den ersuchenden Staat erforderlichen Reisedokumenten befördert werden. Die von den Luftfahrtunternehmen angewendeten Maßnahmen müssen zuvor von den Luftfahrtbehörden derjenigen Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet diese zusätzlichen Maßnahmen durchgeführt werden sollen, genehmigt werden, soweit sie es für notwendig hält.

(2) Jede Vertragspartei nimmt eine Person, die an ihrem Zielort zurückgewiesen wurde, nachdem dort festgestellt worden war, daß sie nicht einreiseberechtigt war, zum Zweck der Überprüfung auf, wenn sich diese Person vor ihrer Abreise nicht nur im unmittelbaren Transit im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei aufgehalten hat. Die Vertragsparteien weisen eine solche Person nicht in das Land zurück, in dem zuvor festgestellt worden ist, daß sie nicht einreiseberechtigt ist.

(3) Diese Bestimmung hindert die Behörden nicht daran, eine zurückgewiesene, nicht einreiseberechtigte Person einer weiteren Überprüfung zu unterziehen, um festzustellen, ob sie möglicherweise in dem Staat aufgenommen werden kann, oder um Vorkehrungen für ihre Weiterbeförderung, Entfernung oder Abschiebung in einen Staat, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzt oder in dem

(3) Las Partes Contratantes actuarán en sus relaciones mutuas de conformidad con las disposiciones en materia de seguridad aérea establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y anexadas al Convenio de Aviación Civil Internacional, en la medida en que dichas disposiciones en materia de seguridad aérea sean aplicables a las Partes Contratantes; requerirán que los operadores de las aeronaves matriculadas en sus países y los operadores del sector de la navegación aérea que tengan su sede principal o su domicilio permanente en su territorio, así como los operadores de los aeropuertos situados en su territorio actúen en conformidad con dichas disposiciones en materia de seguridad aérea.

(4) Cada Parte Contratante conviene en observar las disposiciones de seguridad vigentes de la otra Parte Contratante en materia de entrada en el territorio de la misma y en adoptar medidas adecuadas para la protección de aeronaves y el control de pasajeros, tripulaciones y equipaje de mano, así como de carga y provisiones de a bordo antes y durante el embarque. Además, cada Parte Contratante examinará con benevolencia todas las solicitudes de la otra Parte Contratante orientadas a la adopción de medidas especiales de seguridad para conjurar una amenaza determinada.

(5) En caso de producirse una captura ilícita o una amenaza de captura ilícita de una aeronave o cualesquiera otros actos ilícitos o amenaza de actos ilícitos contra la seguridad de los pasajeros, tripulaciones, aeronaves, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se prestarán asistencia mutuamente facilitando las telecomunicaciones y adoptando cualesquiera otras medidas apropiadas destinadas a poner fin de modo rápido y seguro a tal incidente o amenaza.

(6) En caso de que una Parte Contratante no se atuviere a las disposiciones en materia de seguridad aérea del presente Artículo, las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante podrán recabar consultas inmediatas con las autoridades aeronáuticas de dicha Parte Contratante. Si transcurrido un mes desde la fecha de tal requerimiento no se lograre un acuerdo satisfactorio, ello constituirá motivo para denegar, revocar, limitar o condicionar la autorización de explotación de una o varias compañías aéreas de la Parte Contratante en cuestión. Si lo exigiere una emergencia, cualquier Parte Contratante podrá adoptar medidas provisionales antes de que expire el plazo de un mes.

Artículo 13

Entrada y control de los documentos de viaje

(1) A petición de una Parte Contratante, la otra Parte Contratante permitirá a las empresas aéreas que ejerciten derechos de tráfico aéreo en ambos países que adopten medidas adicionales encaminadas a asegurar que sean transportados únicamente pasajeros en posesión de los documentos necesarios a efectos de la entrada en el Estado requirente o el tránsito a través del mismo. Las medidas aplicables por las empresas aéreas han de ser aprobadas previamente por las autoridades aéreas de la Parte Contratante en cuyo territorio deban adoptarse tales medidas adicionales, en cuanto dicha Parte lo considere necesario.

(2) Cada Parte Contratante se hará cargo, a efectos de control, de las personas que hayan sido rechazadas en el lugar de destino después de haberse constatado en el mismo que no estaban autorizadas a entrar en el país, siempre y cuando dichas personas no hayan permanecido antes de su salida únicamente en tránsito directo en el territorio de la Parte Contratante en cuestión. Las Partes Contratantes no volverán a mandar a dichas personas al país en el que se haya constatado que no estaban autorizadas a entrar.

(3) Esta disposición no impedirá a las autoridades controlar ulteriormente a la persona rechazada y no autorizada a la entrada con el fin de constatar si puede ser recibida en dicho Estado, o de realizar los trámites necesarios para su traslado, alejamiento o expulsión al Estado cuya nacionalidad posea o a un Estado que pueda acogerla por otras razones. Si una persona de la cual se ha

sie aus anderen Gründen Aufnahme finden kann, zu treffen. Hat eine Person, von der festgestellt worden ist, daß sie nicht einreiseberechtigt ist, ihre Reisedokumente verloren oder zerstört, so erkennt eine Vertragspartei statt dessen ein von den Behörden der Vertragspartei, bei der festgestellt wurde, daß die Person nicht einreiseberechtigt ist, ausgestelltes Dokument an, das die Umstände von Abflug und Ankunft bestätigt.

Artikel 14

Meinungsaustausch

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

Artikel 15

Konsultationen

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans oder von Auslegungsfragen kann eine Vertragspartei jederzeit Konsultationen beantragen. Das gilt auch für Erörterungen über die Anwendung dieses Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel 14 kein zufriedenstellendes Ergebnis erbracht hat. Die Konsultationen beginnen innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

Artikel 16

Beilegung von Streitigkeiten

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 15 beigelegt werden kann, wird sie auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

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

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

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

Artikel 17

Mehrseitige Übereinkommen

Tritt ein auch von beiden Vertragsparteien angenommenes mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen des-

comprobado que no está autorizada a entrar al país ha perdido o destruido sus documentos de viaje, la Parte Contratante aceptará un documento sustitutivo que haya sido expedido por las autoridades de la Parte Contratante en la cual se comprobó que esta persona no está autorizada a la entrada y en el que se confirmen las circunstancias de su salida y su llegada.

Artículo 14

Intercambio de opiniones

Siempre que sea necesario habrá un intercambio de opiniones entre las autoridades aeronáuticas de las Partes Contratantes, a fin de lograr una estrecha cooperación y entendimiento en todos los asuntos relacionados con la aplicación del presente Convenio.

Artículo 15

Consultas

Cada Parte Contratante podrá solicitar en cualquier momento la celebración de consultas con el propósito de discutir modificaciones del presente Convenio o del Cuadro de Rutas, o cuestiones de interpretación. El mismo procedimiento se seguirá para la discusión de la aplicación del presente Convenio si cualquier Parte Contratante considerare que un intercambio de opiniones de acuerdo con lo establecido en el Artículo 14 del presente Convenio no ha tenido un resultado satisfactorio. Las consultas comenzarán dentro de un plazo de dos meses contados a partir de la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la solicitud.

Artículo 16

Solución de litigios

(1) En caso de que una discrepancia resultante de la interpretación o aplicación del presente Convenio no pudiese ser resuelta de acuerdo con lo establecido en su Artículo 15, será sometida a un tribunal de arbitraje a petición de una de las Partes Contratantes.

(2) El tribunal de arbitraje se constituirá ad hoc conforme al siguiente procedimiento: Cada uno de los Estados Contratantes designará un árbitro, y los dos árbitros así designados nombrarán de común acuerdo a un nacional de un tercer Estado como árbitro dirimente, el cual será designado por los Gobiernos de las Partes Contratantes. Los árbitros y el árbitro dirimente serán designados respectivamente en el plazo de dos y tres meses, contados desde la fecha en que una Parte Contratante haya informado a la otra de su intención de someter la discrepancia a un tribunal de arbitraje.

(3) Si no se observaren los plazos mencionados en el párrafo 2 del presente Artículo, cada Parte Contratante podrá, a falta de otro acuerdo, solicitar al presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que efectúe los nombramientos pertinentes. En caso de que el presidente sea nacional de una Parte Contratante o no pueda desempeñar su función por otras causas, el vicepresidente que le sustituya efectuará los nombramientos.

(4) El tribunal de arbitraje decidirá por mayoría de votos. Las decisiones serán obligatorias para ambas Partes Contratantes. Cada Parte Contratante sufragará los gastos de su árbitro, así como los que ocasione su representación en el procedimiento ante el tribunal de arbitraje; los gastos del árbitro dirimente y demás gastos serán sufragados a partes iguales por las dos Partes Contratantes. Por lo demás, el tribunal de arbitraje adoptará su propio reglamento.

Artículo 17

Convenios multilaterales

Si entrare en vigor cualquier convenio multilateral de transporte aéreo igualmente aceptado por ambas Partes Contratantes, pre-

sen Bestimmungen vor. Erörterungen zur Feststellung, inwieweit dieses mehrseitige Übereinkommen dieses bilaterale Abkommen beendet, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 15 statt.

Artikel 18

Registrierung bei der ICAO

Dieses Abkommen, jede Änderung desselben und jeder Notenwechsel nach Artikel 2 Absatz 2 werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zur Registrierung übermittelt.

Artikel 19

Ratifikation, Inkrafttreten, Geltungsdauer, Kündigung

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation; die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich in Santo Domingo ausgetauscht.

(2) Dieses Abkommen tritt einen Monat nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

(3) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen. Jede Vertragspartei kann das Abkommen jederzeit schriftlich kündigen. Das Abkommen tritt ein Jahr nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft.

Geschehen zu Santo Domingo am 23. Juli 1992 in zwei Urschriften, jede in deutscher und spanischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

valecerán las disposiciones del mismo. Todas las discusiones que tengan por objeto determinar hasta qué punto las disposiciones de ese convenio multilateral invalidan, sustituye, modifican o completan el presente Convenio bilateral se registrarán por lo dispuesto en el Artículo 15 del mismo.

Artículo 18

Registro en la OACI

El presente Convenio, cualesquiera modificaciones del mismo y cualquier canje de notas de acuerdo con lo establecido en el párrafo 2 de su Artículo 2 serán comunicados a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para su registro.

Artículo 19

Ratificación, entrada en vigor, vigencia, denuncia

(1) El presente Convenio está sujeto a ratificación. El canje de los instrumentos de ratificación se efectuarán a la brevedad posible en Santo Domingo.

(2) El presente Convenio entrará en vigor un mes después del canje de los instrumentos de ratificación.

(3) El presente Convenio se concierta por tiempo indefinido. Cada Parte Contratante podrá denunciar en todo momento por escrito el presente Convenio. El Convenio expirará en el plazo de un año contado desde la fecha en que la otra Parte Contratante reciba la comunicación de la denuncia.

Hecho en Santo Domingo, el 23 de julio de 1992 en dos originales, en alemán y español, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Für die Bundesrepublik Deutschland
Por la República Federal de Alemania
Laub

Für die Dominikanische Republik
Por la República Dominicana
Fabio Herrera Cabral

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 23. Juli 1992 in Santo Domingo unterzeichneten Luftverkehrsabkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Dominikanischen Republik.

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.

II. Besonderes

Artikel 1 erläutert die im Abkommen verwendeten Begriffe.

Artikel 2 legt die gewährten 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 Konsultationen der Vertragsparteien Gebrauch gemacht werden.

Artikel 5 sichert Inländerbehandlung zu bei den im Zusammenhang mit der Benutzung der Flughäfen anfallenden Gebühren.

Artikel 6 gewährt auf der Basis der Gegenseitigkeit weitgehende Zoll- und Abgabefreiheit für verwendete

Luftfahrzeuge einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte.

Artikel 7 gewährt das Recht des freien Verkaufs der Beförderungsdienste und das Recht auf freien Gewinntransfer.

Artikel 8 soll ein zufriedenstellendes Beförderungsangebot sicherstellen. Ausgegangen wird vom Prinzip der beiderseitigen Genehmigung insbesondere hinsichtlich der Frequenz der Flugdienste, der Kapazität sowie der Flugpläne.

Artikel 9 verpflichtet zur Übermittlung von Betriebsangaben und zum Austausch der Statistiken.

Artikel 10 enthält in Ergänzung zu den in Artikel 8 enthaltenen Grundsätzen nähere Bestimmungen hinsichtlich der Tarifgestaltung.

Artikel 11 regelt das Niederlassungsrecht der bezeichneten Luftfahrtunternehmen.

Artikel 12 verpflichtet die Vertragsparteien zur Einhaltung der völkerrechtlichen Pflichten zur Sicherheit der Zivilluftfahrt von rechtswidrigen Eingriffen, welche konkretisiert werden.

Artikel 13 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 14 bis 19 befassen sich mit dem Meinungsaustausch, den Konsultationen, der Beilegung von Streitigkeiten, einschließlich der Möglichkeit zur Anrufung eines Schiedsgerichts. 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.

