

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 15. März 1996 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Kasachstan 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

Die Bundesrepublik Deutschland und die Republik Kasachstan gewähren sich gegenseitig die Rechte des Überflugs (1. Freiheit), der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), des Absetzens (3. Freiheit) und des Aufnehmens (4. Freiheit) von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post im gewerblichen internationalen Fluglinienverkehr. Kabotagerechte sind ausgeschlossen.

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

C. Alternativen

Vertragsloser Zustand mit nicht gesicherten Verkehrsrechten.

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

Es entstehen keine Kosten.

E. Sonstige Kosten

Kosten entstehen durch das Gesetz weder bei Wirtschaftsunternehmen, insbesondere nicht bei mittelständischen Unternehmen noch bei sozialen Sicherungssystemen.

Das Gesetz 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
031 (323) – 900 01 – De 64/97

Bonn, den 21. März 1997

An die
Präsidentin des
Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 15. März 1996 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Kasachstan 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 710. Sitzung am 14. März 1997 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Dr. Helmut Kohl

Entwurf

Gesetz

**zu dem Abkommen vom 15. März 1996
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Republik Kasachstan
über den Luftverkehr**

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

Artikel 1

Dem in Bonn am 15. März 1996 unterzeichneten Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Kasachstan über den Luftverkehr sowie den in den Nummern 5 und 8 des Memorandum of Understanding vom 9. Juli 1993 über die Verhandlungen über ein Luftverkehrsabkommen zwischen den Delegationen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Kasachstan getroffenen Vereinbarungen wird zugestimmt. Das Abkommen und die getroffenen Vereinbarungen werden 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 20 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 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 20 Abs. 1 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

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

Das Gesetz 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.

Kosten entstehen durch das Gesetz weder bei Wirtschaftsunternehmen, insbesondere nicht bei mittelständischen Unternehmen, noch bei sozialen Sicherungssystemen.

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

**Соглашение
между Правительством Федеративной Республики Германия
и Правительством Республики Казахстан
о воздушном сообщении**

Inhaltsübersicht**Содержание**

Präambel	Преамбула
Artikel 1 Begriffsbestimmungen	Статья 1: Определение
Artikel 2 Gewährung von Verkehrsrechten	Статья 2: Предоставление прав перевозок
Artikel 3 Bezeichnung und Betriebsgenehmigung	Статья 3: Назначение и разрешение на эксплуатацию
Artikel 4 Widerruf oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung	Статья 4: Аннулирование или ограничение разрешения на эксплуатацию
Artikel 5 Gleichbehandlung bei den Gebühren	Статья 5: Равенство в отношении сборов
Artikel 6 Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben	Статья 6: Освобождение от таможенных пошлин и других сборов
Artikel 7 Überweisung von Einkünften	Статья 7: Перевод доходов
Artikel 8 Grundsätze für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs	Статья 8: Принципы, определяющие осуществление перевозок по договорным маршрутам
Artikel 9 Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken	Статья 9: Предоставление оперативной информации и статистических данных
Artikel 10 Tarife	Статья 10: Тарифы
Artikel 11 Gewerbliche Tätigkeiten	Статья 11: Коммерческая деятельность
Artikel 12 Luftsicherheit	Статья 12: Авиационная безопасность
Artikel 13 Einreise und Kontrolle der Reisedokumente	Статья 13: Въезд и контроль проездных документов
Artikel 14 Meinungs austausch	Статья 14: Обмен мнениями
Artikel 15 Konsultationen	Статья 15: Консультации
Artikel 16 Beilegung von Streitigkeiten	Статья 16: Урегулирование споров
Artikel 17 Mehrseitige Übereinkommen	Статья 17: Многосторонние конвенции
Artikel 18 Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation	Статья 18: Регистрация в Международной организации гражданской авиации
Artikel 19 Frühere Abkommen	Статья 19: Прежние соглашения
Artikel 20 Inkrafttreten, Geltungsdauer	Статья 20: Вступление в силу, срок действия
Artikel 21 Kündigung	Статья 21: Денонсация

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

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

in dem Wunsch, ein Abkommen über die Einrichtung und den 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) „Zivilluftfahrt-Abkommen“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt einschließlich aller nach dessen Artikel 90 angenommenen Anhänge und aller Änderungen der Anhänge oder des Zivilluftfahrt-Abkommens selbst nach dessen Artikeln 90 und 94, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien in Kraft getreten oder von ihnen ratifiziert worden sind;
- b) „Luftfahrtbehörde“ in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland das Bundesministerium für Verkehr, in bezug auf die Republik Kasachstan das Ministerium für Verkehr oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Wahrnehmung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;
- c) „bezeichnetes Unternehmen“ jedes 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 nichtgewerblichen Zwecken“ haben für die Anwendung dieses Abkommens die in den Artikeln 2 und 96 des Zivilluftfahrt-Abkommens 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;
- 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 ver-

Правительство Федеративной Республики Германия
и
Правительство Республики Казахстан –

будучи Договаривающимися Сторонами Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 г.,

желая заключить Соглашение об установлении и осуществлении воздушного сообщения между их территориями и за их пределы –

согласились о нижеследующем:

Статья 1

Определения

(1) В смысле этого Соглашения, если из контекста ничего другого не вытекает,

- a) термин „Конвенция о гражданской авиации“ означает Конвенцию о международной гражданской авиации, открытую для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года, включая все Приложения, принятые согласно Статье 90 этой Конвенции, и все поправки к Приложениям или к самой Конвенции о гражданской авиации, принятые по ее Статьям 90 и 94, если эти Приложения или поправки вступили в силу для обеих Договаривающихся Сторон или были ратифицированы ими;
- b) термин „авиационные власти“ означает относительно Федеративной Республики Германия – Федеральное Министерство транспорта, относительно Республики Казахстан – Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, или в обоих случаях любое другое лицо или организацию, уполномоченные осуществлять задачи, возложенные на указанные власти;
- c) термин „назначенное авиапредприятие“ означает любое авиапредприятие, которое одна Договаривающаяся Сторона назначила другой Договаривающейся Стороне в письменной форме согласно статье 3 как предприятие, которое должно осуществлять международное воздушное сообщение по маршрутам, установленным в соответствии с пунктом 2 статьи 2 настоящего Соглашения.

(2) Термины „территория“, „воздушное сообщение“, „международное воздушное сообщение“ и „посадка в некоммерческих целях“ для применения этого Соглашения имеют значения, указанные в статьях 2 и 96 Конвенции о гражданской авиации.

(3) Термин „тариф“ означает цену, взимаемую за международную перевозку (т. е. перевозку между пунктами на территориях двух или более двух государств) пассажиров, багажа или груза (за исключением почты) и включает следующее:

- a) любой сквозной тариф или сумму, взимаемые за международную перевозку, предлагаемую или продаваемую как таковую;
- b) комиссионные, подлежащие уплате за продажу авиабилетов на перевозку пассажиров и их багажа, или за соответствующие меры при перевозке груза;
- c) условия, от которых зависит применимость тарифа или цены на перевозку или уплата комиссионных.

Он также включает в себя:

- d) все основные услуги, оказываемые в связи с перевозкой;
- e) любой тариф за перевозку на внутренней части маршрута, проданную в дополнение к международной перевозке, которого нет в распоряжении для чисто вну-

füßbar ist und der nicht allen Beförderern im internationalen 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 das Recht,

- a) ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen;
- b) in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;
- c) in ihrem Hoheitsgebiet an den genannten Punkten auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien zu landen, um Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

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

(3) Nach Absatz 1 wird den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei nicht das Recht gewährt, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post aufzunehmen und gegen Entgelt an einen anderen Ort innerhalb des Hoheitsgebiets dieser anderen Vertragspartei zu befördern (Kabotage).

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 zu erfüllen sind.

(4) Eine Vertragspartei kann 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,

тренних полетов и который не может быть предоставлен всем перевозчикам в международном сообщении и их клиентам на равных условиях.

Статья 2

Предоставление прав перевозок

(1) Одна Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне с целью эксплуатации международного воздушного сообщения назначенными предприятиями право

- a) беспосадочного пролета над ее территорией;
- b) посадки на ее территории в некоммерческих целях;
- c) производить посадки на ее территории в пунктах, указанных на маршрутах, которые установлены в соответствии с пунктом 2 ниже, с целью загрузки и выгрузки пассажиров, багажа, груза и почты на коммерческой основе.

(2) Маршруты, по которым назначенным авиапредприятиям Договаривающихся Сторон будет предоставлено право осуществлять международное воздушное сообщение, устанавливаются в Таблице маршрутов путем обмена нотами.

(3) По пункту 1 назначенным предприятиям одной Договаривающейся Стороны не предоставляется право погрузки на территории другой Договаривающейся Стороны пассажиров, багажа, груза и почты и их перевозки за вознаграждение в другой пункт на территории этой Договаривающейся Стороны (каботаж).

Статья 3

Назначение и разрешение на эксплуатацию

(1) Эксплуатация международного воздушного сообщения по маршрутам, установленным согласно пункту 2 статьи 2 настоящего Соглашения, может начаться в любое время при условии, что

- a) Договаривающаяся Сторона, которой предоставляются названные в пункте 1 статьи 2 настоящего Соглашения права, назначила в письменной форме одно или несколько авиапредприятий;
- b) Договаривающаяся Сторона, предоставляющая эти права, дала назначенному предприятию или предприятиям разрешение на открытие воздушного сообщения.

(2) Договаривающаяся Сторона, предоставляющая эти права, с учетом пункта 3 этой статьи и статьи 9, незамедлительно выдаст разрешение на эксплуатацию международного воздушного сообщения.

(3) Одна Договаривающаяся Сторона может потребовать от каждого назначенного предприятия другой Договаривающейся Стороны доказательства того, что оно в состоянии выполнить требования, предписанные законами и прочими правилами первой Договаривающейся Стороны, которые регулируют эксплуатацию международного воздушного сообщения.

(4) Одна Договаривающаяся Сторона может в соответствии с пунктами 1 – 3 данной статьи заменить одно назначенное ею предприятие другим предприятием. Вновь назначенное авиапредприятие будет иметь те же права и обязательства как и авиапредприятие, вместо которого оно было назначено.

Статья 4

Анулирование или ограничение разрешения на эксплуатацию

Каждая Договаривающаяся Сторона может аннулировать или ввести ограничения на выданное по пункту 2

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. Vor dem Widerruf oder der Einschränkung werden Konsultationen nach Artikel 15 durchgeführt, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

Artikel 5

Gleichbehandlung bei den Gebühren

Die Gebühren, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge jedes bezeichneten Unternehmens 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 jedem 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 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. Werbematerial und Beförderungsdokumente jedes bezeichneten Unternehmens 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 jedes bezeichneten Unternehmens 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.

(6) Jede Vertragspartei gewährt für Gegenstände und Dienstleistungen, die jedem bezeichneten Unternehmen der anderen

staties 3 настоящего Соглашения разрешение, если назначенное авиапредприятие не соблюдает законы и прочие правила Договаривающейся Стороны, предоставляющей права, или не выполняет положения настоящего Соглашения или вытекающие из него обязательства. Перед аннулированием или введением ограничений следует провести консультации в соответствии со статьи 15, если только не требуется немедленное приостановление эксплуатации или введение ограничений с тем, чтобы предотвратить дальнейшие нарушения законов или правил.

Статья 5

Равенство в отношении сборов

Сборы, взимаемые на территории одной Договаривающейся Стороны за пользование воздушными судами каждого назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны аэропортов или других аэронавигационными средствами и услуг, не могут быть выше сборов, взимаемых с воздушных судов отечественного авиапредприятия, осуществляющего аналогичные международные воздушные перевозки.

Статья 6

Освобождение от таможенных пошлин и других сборов

(1) Воздушные суда, эксплуатируемые любым назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, при входе (выходе с) на территорию другой Договаривающейся Стороны или при пролете ее территории, а также топливо, смазочные материалы, запасные части, табельное имущество и бортовые запасы, находящиеся на борту таких воздушных судов, освобождаются от таможенных пошлин и других сборов, взимаемых при их ввозе, вывозе или транзите. Это также применяется к товарам, находящимся на борту воздушного судна, используемым во время полета через территорию другой Договаривающейся Стороны.

(2) Топливо, смазочные материалы, запасные части, табельное имущество и бортовые запасы, временно ввозимые на территорию одной Договаривающейся Стороны с тем, чтобы их сразу же или после складирования установить на борту или взять на борт воздушных судов назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, или другим образом вновь вывозить с территории первой Договаривающейся Стороны, освобождаются от таможенных пошлин и других сборов, указанных в пункте 1 настоящей статьи. Рекламные материалы и перевозочные документы любого назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны при их ввозе на территорию другой Договаривающейся Стороны также освобождаются от таможенных пошлин и других сборов, указанных в пункте 1 настоящей статьи.

(3) Топливо и смазочные материалы, взятые на борт воздушных судов любого назначенного предприятия одной Договаривающейся Стороны на территории другой Договаривающейся Стороны и используемые в международном воздушном сообщении, освобождаются от упомянутых в пункте 1 настоящей статьи таможенных пошлин и других сборов, а также от возможных специальных налогов на потребление.

(4) Каждая Договаривающаяся Сторона может держать товары, упомянутые в пунктах 1 – 3 данной статьи, под контролем таможенных властей.

(5) Товары, упомянутые в пунктах 1–3 настоящей статьи, освобожденные от уплаты таможенных пошлин и других сборов, не будут подвергаться никаким обычно применяемым к ним экономическим запретам или ограничениям, касающимся ввоза, вывоза или транзита товаров.

(6) Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет на основе взаимности освобождение от налога с оборота или

Vertragspartei geliefert bzw. erbracht und für Zwecke seines Geschäftsbetriebs verwendet werden, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit eine Entlastung von der Umsatzsteuer oder von ähnlichen indirekten Steuern. Die Steuerentlastung kann durch eine Befreiung oder Erstattung erfolgen.

Artikel 7

Überweisung von Einkünften

Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, die durch den Verkauf von Beförderungsdiensten im Luftverkehr im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erzielten Einkünfte jederzeit, in Übereinstimmung mit den jeweiligen nationalen Vorschriften auf der Grundlage der Gegenseitigkeit in jeder frei konvertierbaren Währung zum amtlichen Wechselkurs an seine Hauptniederlassung zu überweisen.

Artikel 8

Grundsätze für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs

(1) Jedem 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 jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der von diesen 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, welche 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 nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, welche 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 jedes bezeichneten Unternehmens zu gewährleisten, bedürfen die Frequenz der Flugdienste, die vorgesehenen Luftfahrzeugmuster hinsichtlich ihrer Kapazität sowie die Flugpläne der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien.

(5) Erforderlichenfalls sollen sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bemühen, auf für beide Seiten gleicher Grundlage eine zufriedenstellende Regelung des Beförderungsangebots und der Frequenzen zu erreichen.

(6) Vereinbarungen, die zwischen den bezeichneten Luftfahrtunternehmen beider Seiten geschlossen werden, sind den Luft-

analogischen косвенных налогов на товары и услуги, предоставляемые любому назначенному предприятию другой Договаривающейся Стороны и используемые для осуществления его коммерческой деятельности. Освобождение от налогов может быть осуществлено в виде предварительного освобождения или возврата.

Статья 7

Перевод доходов

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет каждому назначенному предприятию другой Договаривающейся Стороны на основе взаимности право в любое время переводить в местопребывание правления предприятия доходы, полученные от продажи авиаперевозок на территории другой Договаривающейся Стороны, в установленном национальным законодательством порядке в любой свободно конвертируемой валюте по официальному обменному курсу.

Статья 8

Принципы, определяющие осуществление перевозок по договорным маршрутам

(1) Любому назначенному авиапредприятию каждой Договаривающейся Стороны будут предоставлены справедливые и равные возможности при эксплуатации авиалиний на маршрутах, установленных в соответствии с пунктом 2 статьи 2 настоящего Соглашения.

(2) При эксплуатации международных воздушных линий на маршрутах, установленных в соответствии с пунктом 2 статьи 2 настоящего Соглашения, любое назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны будет учитывать интересы любого назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны с тем, чтобы не нанести существенного ущерба воздушным перевозкам последнего авиапредприятия, которое эксплуатирует воздушную линию по тому же маршруту или его части.

(3) Международное воздушное сообщение по маршрутам, установленным в соответствии с пунктом 2 статьи 2 настоящего Соглашения, имеет своей первоочередной задачей предоставление емкости, соответствующей предполагаемым потребностям в перевозках на и с территории Договаривающейся Стороны, назначившей авиапредприятия. Право таких авиапредприятий на перевозки между пунктами на территории другой Договаривающейся Стороны и пунктами в третьих странах по маршрутам, установленным в соответствии с пунктом 2 статьи 2 настоящего Соглашения, будет осуществляться в интересах планомерного развития международного воздушного сообщения таким образом, что емкость будет зависеть от

- a) потребностей в перевозках на и с территории Договаривающейся Стороны, назначившей авиапредприятия;
- b) потребностей в перевозках того района, через который проходит авиалиния, с учетом местного и регионального воздушного сообщения;
- c) потребностей в рентабельной эксплуатации транзитных авиалиний.

(4) Для обеспечения любому назначенному авиапредприятию справедливых и равных условий частота полетов, предусмотренные типы воздушных судов в отношении их емкости, а также расписания полетов подлежат одобрению авиационными властями Договаривающихся Сторон.

(5) При необходимости авиационные власти Договаривающихся Сторон должны приложить усилия, чтобы добиться на равной для обеих Договаривающихся Сторон основе удовлетворительного решения вопросов, связанных с емкостью и частотой полетов.

(6) Соглашения, которые будут заключаться между назначенными авиапредприятиями обеих Договаривающихся

fahrtbehörden beider Vertragsparteien vorzulegen, soweit sie einer Genehmigung bedürfen.

Artikel 9

Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken

(1) Jedes bezeichnete Unternehmen teilt den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens einen Monat vor Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien und vor Beginn jeder folgenden Flugplanperiode die Art der Dienste, die vorgesehenen Luftfahrzeugmuster und die Flugpläne mit. Kurzfristige Änderungen sind unverzüglich mitzuteilen.

(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 jedem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen müssen alle Angaben enthalten, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 10

Tarife

(1) Die Tarife, die von einem bezeichneten Unternehmen auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste angewendet werden, bedürfen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet der Abgangspunkt der Flugreise (gemäß Angabe in den Beförderungsdokumenten) liegt.

(2) Die bezeichneten Unternehmen berücksichtigen in ihren Tarifen die Betriebskosten, einen angemessenen Gewinn, die bestehenden Wettbewerbs- und Marktbedingungen sowie die Interessen der Nutzer. Die zuständige Luftfahrtbehörde darf die Erteilung der Genehmigung nur dann ablehnen, wenn ein Tarif diesen Kriterien nicht entspricht.

(3) Die bezeichneten Unternehmen legen den Luftfahrtbehörden die Tarife spätestens einen Monat vor dem vorgesehenen ersten Anwendungstag zur Genehmigung vor.

(4) Ist die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei mit einem ihr zur Genehmigung vorgelegten Tarif nicht einverstanden, so unterrichtet sie das betroffene Unternehmen innerhalb von einundzwanzig Tagen nach dem Tag der Vorlage des Tarifs. Der Tarif darf in diesem Fall nicht angewendet werden. Anzuwenden ist weiterhin der bisherige Tarif, der durch den neuen Tarif ersetzt werden sollte.

Artikel 11

Gewerbliche Tätigkeiten

(1) Jede Vertragspartei gewährt jedem 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) 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. Das in den Niederlassungen nach

Storон, будут представляться на одобрение авиационных властей, если они нуждаются в утверждении.

Статья 9

Предоставление оперативной информации и статистических данных

(1) Каждое назначенное авиапредприятие будет сообщать авиационным властям Договаривающихся Сторон не позднее одного месяца до начала воздушного сообщения по маршрутам, установленным в соответствии с пунктом 2 статьи 2 настоящего Соглашения, и до начала каждого последующего сезонного периода эксплуатации категории полета, типы используемых воздушных судов и расписание их полетов. О краткосрочных изменениях будет сообщено немедленно.

(2) Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны предоставляют авиационным властям другой Договаривающейся Стороны по их просьбе все периодические и другие статистические данные назначенных авиапредприятий, которые могут в разумных пределах потребоваться с целью проверки емкости, предоставляемой каждым назначенным авиапредприятием первой Договаривающейся Стороны на маршрутах, установленных в соответствии с пунктом 2 статьи 2 настоящего Соглашения. Такие данные будут включать всю информацию, необходимую для определения объема, а также пунктов назначения и отправления перевозок.

Статья 10

Тарифы

(1) Тарифы, применяемые назначенным авиапредприятием при перевозке пассажиров по маршрутам, установленным в соответствии с пунктом 2 статьи 2 настоящего Соглашения, подлежат одобрению авиационными властями Договаривающейся Стороны, на чьей территории находится пункт отправления полета (согласно информации в перевозочных документах).

(2) В своих тарифах назначенные авиапредприятия будут учитывать эксплуатационные расходы, разумную прибыль, существующие условия конкуренции и рынка, а также интересы пользователей транспорта. Компетентные авиационные власти могут отказать в одобрении тарифа только в том случае, если он не соответствует этим критериям.

(3) Тарифы представляются назначенными авиапредприятиями на одобрение авиационных властей по меньшей мере за один месяц до предполагаемой даты их введения.

(4) Если авиационные власти любой Договаривающейся Стороны не согласны с тарифом, представленным им на одобрение, они сообщают об этом соответствующему авиапредприятию в течение 21 дня с даты представления тарифа. В таком случае этот тариф не применяется. Тариф, который до этого применялся и который должен быть заменен новым тарифом, будет применяться и далее.

Статья 11

Коммерческая деятельность

(1) Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет любому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны на основе взаимности право содержать на ее территории свои представительства с административным, коммерческим и техническим персоналом, которые необходимы назначенному авиапредприятию.

(2) Открытие представительств и прием на работу персонала, указанного в пункте 1 настоящей статьи, осуществляется с соблюдением законов и правил соответствующей Договаривающейся Стороны, касающихся въезда иностранных граждан и их пребывания на территории соответствующей Договаривающейся Стороны. Однако, для

Absatz 1 beschäftigte Personal benötigt jedoch keine Arbeits-erlaubnis.

(3) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht der Selbstabfertigung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post für die bezeichneten Unternehmen oder andere Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei. Dieses Recht schließt den den Flughäfen vorbehaltenen Bereich der luftseitigen Bodenverkehrsdienste (Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge) nicht ein.

(4) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, seine Beförderungsleistungen auf eigenen Beförderungsdokumenten unmittelbar in eigenen Verkaufsräumen sowie durch seine Agenten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei an jeden Kunden in jeder frei konvertierbaren Währung zu verkaufen.

Artikel 12

Luftsicherheit

(1) In Übereinstimmung mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten bekräftigen die Vertragsparteien ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen. 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, dem am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt und dem am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichneten Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, in Ergänzung des am 23. September 1971 in Montreal beschlossenen Übereinkommens 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.

(3) Wird ein ziviles Luftfahrzeug widerrechtlich in Besitz genommen oder werden sonstige widerrechtliche Eingriffe gegen die Sicherheit eines solchen Luftfahrzeugs, seiner Fluggäste und Besatzung sowie gegen die Sicherheit von Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen begangen oder angedroht, so unterstützen die Vertragsparteien einander in gegenseitigen Konsultationen durch Erleichterung des Fernmeldeverkehrs und sonstige geeignete Maßnahmen, um solche Vorfälle oder solche Bedrohungen so rasch zu beenden, wie dies bei möglichst geringer Gefährdung von Leben durchführbar ist.

(4) Jede Vertragspartei trifft alle ihr durchführbar erscheinenden Maßnahmen, um sicherzustellen, daß ein Luftfahrzeug, das widerrechtlich in Besitz genommen wurde oder hinsichtlich dessen andere widerrechtliche Eingriffe vorgenommen wurden und das sich in ihrem Hoheitsgebiet am Boden befindet, dort festgehalten wird, sofern nicht sein Abflug aufgrund der vordringlichen Verpflichtung zum Schutz des Lebens der Besatzung und der Fluggäste erforderlich wird. Diese Maßnahmen sollten, soweit durchführbar, auf der Grundlage gegenseitiger Konsultationen getroffen werden.

персонала, работающего в представительствах в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, разрешения на работу не требуется.

(3) Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет любому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны на основе взаимности право на самостоятельное обслуживание пассажиров, багажа, груза и почты для назначенных или других авиапредприятий другой Договаривающейся Стороны. Это право не включает авиационное наземное обслуживание (наземное обслуживание воздушных судов), которое остается прерогативой эксплуатантов аэропортов.

(4) Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет любому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право продавать свои транспортные услуги по своим собственным перевозочным документам непосредственно в собственных офисах и через своих агентов по продаже на территории другой Договаривающейся Стороны любому клиенту в любой свободно конвертируемой валюте.

Статья 12

Авиационная безопасность

(1) В соответствии со своими правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают взятое ими по отношению друг к другу обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся Стороны, в частности, действуют в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в Токио 14 сентября 1963 года, Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 года, Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года, и Протокола о борьбе с незаконными действиями насилия в аэропортах международной гражданской авиации, подписанного в Монреале 24 февраля 1988 года в дополнении к Конвенции о борьбе с незаконными действиями, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года.

(2) Договаривающиеся Стороны оказывают по запросу всю необходимую помощь друг другу в предотвращении незаконного захвата воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов и аэронавигационных средств, а также любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.

(3) Когда будет иметь место незаконный захват воздушного судна либо угроза такого захвата или другой акт незаконного вмешательства, создающий угрозу безопасности таких судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов или аэронавигационных средств, Договаривающиеся Стороны будут при взаимных консультациях оказывать друг другу помощь в упрощении связи и принятии других соответствующих мер, направленных на пресечение такого происшествия или его угрозы так быстро, как это возможно с учетом минимального риска для жизни.

(4) Каждая Договаривающаяся Сторона предпримет все возможные с ее стороны меры для обеспечения того, чтобы захваченное воздушное судно или воздушное судно, подвергшееся другим актам незаконного вмешательства, находящееся в это время на земле ее территории, удержалось на земле, если только вылет воздушного судна не будет вызван необходимостью защиты жизни его экипажа и пассажиров. Такие меры будут приниматься, по возможности, на основе взаимных консультаций.

(5) Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen im Einklang mit den Luftsicherheitsvorschriften, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und zu Anhängen des Zivilluftfahrt-Abkommens bestimmt werden, 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.

(6) Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, daß von diesen Luftfahrzeughaltern verlangt werden kann, die in Absatz 5 genannten Sicherheitsvorschriften einzuhalten, die von der anderen Vertragspartei für den Einflug in ihr Hoheitsgebiet, den Ausflug aus ihrem Hoheitsgebiet oder den Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet festgelegt wurden. Jede Vertragspartei gewährleistet, daß in ihrem Hoheitsgebiet Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Durchleuchtung von Fluggästen, Besatzung und Handgepäck sowie zur Durchführung angemessener Sicherheitskontrollen bei Gepäck, Fracht und Bordvorräten vor und bei dem Einsteigen oder Beladen wirksam angewendet werden. Jede Vertragspartei wird jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um vernünftige besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung wohlwollend prüfen.

(7) 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 ernste 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 bezeichneten Unternehmen, die in beiden Staaten Luftverkehrsrechte ausüben, die Durchführung von Maßnahmen, die gewährleisten sollen, daß nur Fluggäste mit den für die Einreise in oder die Durchreise durch den ersuchenden Staat erforderlichen Reisedokumenten befördert werden.

(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 schließlich 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 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

(5) Договаривающиеся Стороны в своих взаимоотношениях действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и определяемыми в Приложениях к Конвенции в той степени, в которой такие положения по безопасности применимы к Сторонам; они будут требовать, чтобы владельцы воздушных судов их регистрации или владельцы воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на их территории, и эксплуатанты аэропортов на их территории действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

(6) Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что от таких владельцев воздушных судов можно потребовать соблюдения положений по авиационной безопасности, указанных в пункте 5 настоящей статьи, устанавливаемых этой другой Договаривающейся Стороной для прилета, вылета или пребывания на ее территории. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечит, чтобы на ее территории применялись действенные меры по защите воздушных судов и по досмотру пассажиров, экипажей и ручной клади, а также по выполнению соответствующих проверок на безопасность багажа, груза и бортовых запасов до и во время посадки пассажиров или погрузки грузов. Каждая Договаривающаяся Сторона будет благожелательно рассматривать любой запрос другой Договаривающейся Стороны в отношении разумных специальных мер безопасности для устранения конкретной угрозы.

(7) Если одна Договаривающаяся Сторона не соблюдает положений по авиационной безопасности, предусмотренных в настоящей статье, авиационные власти другой Договаривающейся Стороны могут запросить немедленные консультации с авиационными властями первой Договаривающейся Стороны. Если в течение месяца с даты такого запроса не будет достигнуто удовлетворительного решения, то это будет служить основой для приостановления, отмены, введения ограничений или других условий разрешения на эксплуатацию авиапредприятия или авиапредприятиям первой Договаривающейся Стороны. В экстренных случаях каждая Договаривающаяся Сторона может принять меры предварительного характера до истечения этого месячного срока.

Статья 13

Въезд и Контроль Проездных Документов

(1) По просьбе одной Договаривающейся Стороны другая Договаривающаяся Сторона разрешает назначенным авиапредприятиям, пользующимся правами перевозок в обоих государствах, принять меры по обеспечению того, чтобы перевозке подлежали только пассажиры, имеющие необходимые проездные документы для въезда или транзита через территорию государства, обратившегося с просьбой.

(2) Каждая Договаривающаяся Сторона будет с целью проверки принимать лицо, которому в месте назначения было отказано в въезде после установления того, что оно не имело права на въезд, если только это лицо до своего отъезда не находилось в прямом транзите на территории этой Договаривающейся Стороны. Договаривающиеся Стороны не будут возвращать такое лицо в страну, где ранее было установлено, что оно не имело права на въезд.

(3) Это положение не мешает властям провести дальнейшую проверку возвращенного и не имевшего права на въезд с тем, чтобы определить его возможное пребывание в этом государстве или организовать его отправку, удаление или депортацию в государство, чье гражданство оно имеет или в котором оно может быть принято по другим причинам. Если лицо, в отношении которого установлено, что оно не имеет права на въезд, потеряло или уничтожило свои проездные документы, то Договаривающаяся Сторона будет признавать документ, подтверждающий обстоятельства вылета и прилета, выданный властями Договари-

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 des 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 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 von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen zur Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen beendet, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 15 statt.

ваущейся Стороны, где было установлено, что лицо не имело права на въезд.

Статья 14

Обмен Мнениями

По мере необходимости между авиационными властями Договаривающихся Сторон будет проводиться обмен мнениями с целью достижения тесного сотрудничества и взаимопонимания по всем вопросам, касающимся применения настоящего Соглашения.

Статья 15

Консультации

Любая Договаривающаяся Сторона может в любое время запросить проведение консультаций с целью обсуждения поправок к настоящему Соглашению или к Таблице маршрутов или с целью обсуждения вопросов их толкования. Это также относится к обсуждению применимости настоящего Соглашения, если одна Договаривающаяся Сторона считает, что обмен мнениями согласно статье 14 не дал удовлетворительных результатов. Консультации должны начаться в течение двух месяцев с даты получения другой Договаривающейся Стороной такого запроса.

Статья 16

Урегулирование Споров

(1) В случае, если спор, возникший в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения, не может быть урегулирован согласно статье 15 этого Соглашения, то он будет передан по запросу одной Договаривающейся Стороны в третейский суд.

(2) Третейский суд образуется в каждом конкретном случае таким образом, что каждая Договаривающаяся Сторона назначает по одному члену суда, и оба члена суда договариваются о гражданине третьего государства в качестве председателя, которого назначают Правительства Договаривающихся Сторон. Члены суда назначаются в течение двух, а его председатель в течение трех месяцев после того, как одна Договаривающаяся Сторона сообщит другой Договаривающейся Стороне о своем намерении передать спор в третейский суд.

(3) Если сроки, указанные в пункте 2 данной статьи не были соблюдены, любая Договаривающаяся Сторона может, если нет другой договоренности, обратиться к Президенту Совета Международной организации гражданской авиации с просьбой осуществить необходимые назначения. Если Президент является гражданином любой из Договаривающихся Сторон или если другие причины не позволяют ему выполнить эту функцию, то Вице-президент, замещающий его, должен произвести назначения.

(4) Третейский суд принимает решения большинством голосов. Его решения являются обязательными для Договаривающихся Сторон. Каждая Договаривающаяся Сторона несет расходы по содержанию своего члена суда, а также своих представителей на третейском процессе. Расходы по содержанию председателя, а также другие расходы должны быть разделены поровну между Договаривающимися Сторонами. В остальных вопросах третейский суд сам устанавливает свои правила процедуры.

Статья 17

Многосторонние конвенции

В случае вступления в силу общей многосторонней конвенции о воздушном сообщении, принятой обеими Договаривающимися Сторонами, положения такой конвенции будут иметь преимущественную силу. Обсуждения с целью определения степени, в которой многосторонняя конвенция прекратит действие или заменит, изменит или дополнит

настоящее Соглашение, будут проводиться в соответствии со статьей 15 настоящего Соглашения.

Artikel 18

Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

Dieses Abkommen, jede Änderung desselben und jeder Notenwechsel nach Artikel 2 Absatz 2 werden von der Republik Kasachstan der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung übermittelt.

Artikel 19

Frühere Abkommen

Mit Inkrafttreten dieses Abkommens tritt das Abkommen vom 11. November 1971 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken über den Luftverkehr im Verhältnis zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Kasachstan außer Kraft.

Artikel 20

Inkrafttreten, Geltungsdauer

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

(2) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

Artikel 21

Kündigung

Eine Vertragspartei kann die andere Vertragspartei jederzeit von ihrem Beschluß in Kenntnis setzen, dieses Abkommen zu beenden; die Kündigung wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitgeteilt. In diesem Fall tritt das Abkommen zwölf Monate nach Eingang der Mitteilung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern nicht die Kündigung vor Ablauf dieser Zeit durch Vereinbarung zurückgenommen wird. Wird der Eingang der Mitteilung von der anderen Vertragspartei nicht bestätigt, so gilt als Eingangstag der vierzehnte Tag nach dem Eingang der Mitteilung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation.

Geschehen zu Bonn am 15. März 1996 in zwei Urschriften, jede in deutscher, kasachischer und russischer Sprache, wobei jeder Wortlaut verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung des deutschen und des kasachischen Wortlauts ist der russische Wortlaut maßgebend.

Статья 18

Регистрация в международной организации гражданской авиации

Настоящее Соглашение, любые поправки к нему и любой обмен нотами в соответствии с пунктом 2 статьи 2 настоящего Соглашения будут направлены Республикой Казахстан в Международную организацию гражданской авиации для регистрации.

Статья 19

Прежние соглашения

С момента вступления в силу настоящего Соглашения прекращает свое действие в отношениях между Федеративной Республикой Германия и Республикой Казахстан Соглашение между Правительством Федеративной Республики Германия и Правительством Союза Советских Социалистических Республик о Воздушном сообщении от 11 ноября 1971 года.

Статья 20

Вступление в силу, срок действия

(1) Настоящее Соглашение вступит в силу через один месяц с даты, когда Договаривающиеся Стороны уведомят друг друга путем обмена нотами о том, что ими выполнены внутригосударственные процедуры, необходимые для его вступления в силу.

(2) Настоящее Соглашение заключается на неопределенный срок.

Статья 21

Денонсация

Одна Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить другую Договаривающуюся Сторону о своем решении прекратить действие настоящего Соглашения; такое уведомление должно быть одновременно направлено в Международную организацию гражданской авиации. В таком случае Соглашение прекратит свое действие через двенадцать месяцев с даты получения уведомления другой Договаривающейся Стороной, если только уведомление о прекращении действия не отозвано по согласованию между Договаривающимися Сторонами до истечения этого периода. В случае отсутствия подтверждения получения другой Договаривающейся Стороной уведомления должно рассматриваться как полученное через четырнадцать дней с даты получения уведомления Международной организацией гражданской авиации.

Совершено в Бонне 15 Марта 1996 г. в двух экземплярах, каждый на немецком, казахском и русском языках, причем все тексты имеют силу. В случае возникновения разногласий в толковании немецкого и казахского текстов основным считается текст на русском языке.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
За Правительство Федеративной Республики Германия
Adolf von Wagner
Matthias Wissmann

Für die Regierung der Republik Kasachstan
За Правительство Республики Казахстан
J. I. Lavrinenko
Dcholdosbek Tausarov

In einem Memorandum of Understanding vom 9. Juli 1993 haben die Delegationen unter den Nummern 5 und 8 folgende Vereinbarungen im Hinblick auf Artikel 5 und Artikel 8 Abs. 6 des abgestimmten Luftverkehrsabkommens getroffen:

(Übersetzung)

- “5. On the application of Article 5 the Kazakhstan delegation stated that at present the Kazakhstan airlines and airports are still combined in the same hands. The Kazakhstan airlines, therefore, do not pay any user charges until the concentration which is imminent. Up to that time, the charges levied on German airlines will not be higher than those on all foreign airlines. After the separation of the airports from the airlines Article 5 will be applied without any reservation. The German authorities will be informed immediately when this change occurs.”
- „5. In Anwendung des Artikels 5 erklärte die kasachische Delegation, daß sich zur Zeit die kasachischen Luftfahrtunternehmen und Flughäfen noch in einer Hand befinden. Daher zahlen die kasachischen Unternehmen bis zur nahe bevorstehenden Dezentralisierung keine Benutzungsgebühren. Bis dahin werden den deutschen Unternehmen keine höheren Gebühren auferlegt werden als allen anderen ausländischen Unternehmen. Nach der Trennung der Flughäfen von den Luftfahrtunternehmen wird Artikel 5 vorbehaltlos Anwendung finden. Die deutschen Behörden werden sofort informiert werden, wenn diese Veränderung eintritt.“
- “8. For the Application of Article 8 (6) both sides agreed that any co-operation arrangements concerning the exercise of traffic rights granted by this Agreement, especially the use of common flight numbers (code-sharing) or the contractual purchase of partial capacities (blocked-space) shall be submitted for approval. The airlines designated by one contracting party may only make such arrangements with the airlines designated by the other contracting party, if these airlines have also been granted the relevant approvals and this only on the basis of reciprocity and in consideration of the national regulations applicable in each case. Such arrangements with other airlines of the other contracting party shall require the approval of the aeronautical authorities of this contracting party. The provisions of Article 3(1) shall remain unaffected.”
- „8. In Anwendung des Artikels 8 Absatz 6 stimmen beide Vertragsparteien darin überein, daß Kooperationsvereinbarungen zur Ausübung der durch das Abkommen gewährten Verkehrsrechte, insbesondere die Benutzung gemeinsamer Flugnummern (code-sharing) oder die vertragliche Abnahme von Teilkapazitäten (blocked-space) zur Genehmigung vorzulegen sind. Die von einer Vertragspartei bezeichneten Unternehmen dürfen solche Vereinbarungen nur mit den von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen treffen, wenn diese ebenfalls über die entsprechenden Genehmigungen verfügen und nur auf der Grundlage der Gegenseitigkeit und unter Berücksichtigung der jeweils anwendbaren nationalen Vorschriften. Solche Vereinbarungen mit anderen Unternehmen der jeweils anderen Vertragspartei bedürfen der Zustimmung der Luftfahrtbehörden der jeweils anderen Vertragspartei. Die Vorschriften des Artikels 3 Absatz 1 bleiben unberührt.“

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 15. März 1996 in Bonn unterzeichneten Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Kasachstan.

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 Einschränkung oder den Widerruf der Betriebsgenehmigung zur Durchführung des Fluglinienverkehrs fest. Von dem Recht der Einschränkung oder des 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 und anderer Luftfahrteinrichtungen anfallenden Gebühren. Die Anwendung des Artikels 5 wird jedoch durch die Delegationsvereinbarung unter Nummer 5 des Memorandum of Understanding dahingehend relativiert, daß deutschen Luftfahrtunternehmen derzeit nicht Inländerbehandlung sondern Meistbegünstigung gewährt wird, da kasachische Luftfahrtunternehmen und Flughäfen noch in einer Hand liegen.

Artikel 6 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 sowie für Werbematerial und Beförderungsdokumente. Er sichert darüber hinaus auf der Basis der Gegenseitigkeit Vergünstigungen auf dem Gebiet der Umsatzsteuer oder einer ähnlich ausgestalteten indirekten Steuer zu.

Artikel 7 gewährt 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. Die Delegationsvereinbarung nennt unter Nummer 8 des Memorandum of Understanding Vereinbarungen zwischen den bezeichneten Luftfahrtunternehmen, die der Zustimmung durch die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bedürfen.

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, das Recht der Selbstabfertigung und das Recht des freien Verkaufs der Beförderungsdienste.

Artikel 12 verpflichtet die Vertragsparteien zur Einhaltung der völkerrechtlichen Pflichten zur Sicherheit der Zivilluftfahrt vor 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 16 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.

Die Artikel 17 bis 21 enthalten die international üblichen Kündigungs-, Registrierungs- und Schlußbestimmungen sowie die Behandlung früherer Abkommen und die Festlegung des Vorrangs eines mehrseitigen Luftverkehrsübereinkommens.

