

# Bundesgesetzblatt <sup>293</sup>

Teil II

Z 1998 A

1992

Ausgegeben zu Bonn am 29. April 1992

Nr. 13

Tag	Inhalt	Seite
22. 4. 92	<b>Gesetz zu dem Vertrag vom 2. Oktober 1990 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen und Slowakischen Föderativen Republik über die Förderung und den gegenseitigen Schutz von Kapitalanlagen</b> .....	294
22. 4. 92	<b>Gesetz zu dem Abkommen vom 18. September 1985 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Argentinischen Republik über den Luftverkehr</b> .....	304
22. 4. 92	<b>Gesetz zu dem Abkommen vom 28. Januar 1986 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Gabunischen Republik über den Luftverkehr</b> .....	313
22. 4. 92	<b>Gesetz zu dem Abkommen vom 2. November 1987 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Neuseeland über den Luftverkehr</b> .....	322
22. 4. 92	<b>Gesetz zu dem Abkommen vom 8. April 1987 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Venezuela über den Luftverkehr</b> .....	330
18. 2. 92	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs .....	338
25. 3. 92	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Abkommens über die Rechtsstellung der Flüchtlinge und des Protokolls über die Rechtsstellung der Flüchtlinge .....	339
26. 3. 92	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Wiener Übereinkommens über diplomatische Beziehungen .....	340

**Gesetz**  
**zu dem Vertrag vom 2. Oktober 1990**  
**zwischen der Bundesrepublik Deutschland**  
**und der Tschechischen und Slowakischen Föderativen Republik**  
**über die Förderung und den gegenseitigen Schutz von Kapitalanlagen**

Vom 22. April 1992

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

**Artikel 1**

Dem in Prag am 2. Oktober 1990 unterzeichneten Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen und Slowakischen Föderativen Republik über die Förderung und den gegenseitigen Schutz von Kapitalanlagen und dem dazugehörigen Protokoll vom selben Tage sowie dem Notenwechsel vom 10. Januar/13. Februar 1991 wird zugestimmt. Der Vertrag, das Protokoll sowie der Notenwechsel vom 10. Januar/13. Februar 1991 werden nachstehend veröffentlicht.

**Artikel 2**

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.
- (2) Der Tag, an dem der Vertrag nach seinem Artikel 13 Abs. 2 und das Protokoll in Kraft treten, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

---

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt und wird im Bundesgesetzblatt verkündet.

Bonn, den 22. April 1992

Der Bundespräsident  
Weizsäcker

Der Bundeskanzler  
Dr. Helmut Kohl

Der Bundesminister für Wirtschaft  
Jürgen W. Möllemann

Der Bundesminister des Auswärtigen  
Genscher

**Vertrag**  
zwischen der Bundesrepublik Deutschland  
und der Tschechischen und Slowakischen Föderativen Republik  
über die Förderung und den gegenseitigen Schutz von Kapitalanlagen

**Dohoda**  
mezi Spolkovou republikou Německo  
a Českou a Slovenskou Federativní Republikou  
o podpoře a vzájemné ochraně investic

Die Bundesrepublik Deutschland

und

die Tschechische und Slowakische Föderative Republik –

in dem Wunsch, die beiderseitige wirtschaftliche Zusammenarbeit zu vertiefen,

in dem Bestreben, günstige Bedingungen für gegenseitige Kapitalanlagen zu schaffen,

in der Erkenntnis, daß die Förderung und der gegenseitige Schutz von Kapitalanlagen geeignet sind, alle Formen der wirtschaftlichen Initiative, insbesondere im Bereich der privaten unternehmerischen Tätigkeit zu stärken –

haben folgendes vereinbart:

**Artikel 1**

Für die Zwecke dieses Vertrags

1. umfaßt der Begriff „Kapitalanlagen“ Vermögenswerte jeder Art, die in Übereinstimmung mit dem innerstaatlichen Recht angelegt werden, insbesondere:
  - a) Eigentum an beweglichen und unbeweglichen Sachen sowie sonstige dingliche Rechte wie Hypotheken und Pfandrechte;
  - b) Anteilsrechte und andere Arten von Beteiligungen an Gesellschaften;
  - c) Ansprüche auf Geld, das verwendet wurde, um einen wirtschaftlichen Wert zu schaffen, oder Ansprüche auf Leistungen, die einen wirtschaftlichen Wert haben und im Zusammenhang mit einer Kapitalanlage stehen;
  - d) Rechte des geistigen Eigentums wie insbesondere Urheberrechte, Patente, Gebrauchsmuster, gewerbliche Muster und Modelle, Marken, Handelsnamen, technische Verfahren, Know how und Goodwill;

Spolková republika Německo

a

Česká a Slovenská Federativní Republika

vedeny přáním prohloubit vzájemnou hospodářskou spolupráci,

v úsilí vytvořit příznivé podmínky pro vzájemné investice,

v poznání, že podpora a vzájemná ochrana investic slouží k posílení všech forem hospodářské iniciativy, zejména soukromé podnikatelské činnosti obou států,

dohodly se takto:

**Článek 1**

Pro účely této Dohody

1. Pojem „investice“ zahrnuje veškeré majetkové hodnoty, vložené v souladu s vnitrostátním právním řádem, zejména:
  - a) movitý a nemovitý majetek, jakož i ostatní věcná práva jako jsou hypotéky a zástavní práva;
  - b) akcie a jiné druhy účastí na společnostech;
  - c) pohledávky a nároky na peníze, jež byly vynaloženy na vytvoření hospodářských hodnot nebo pohledávky a nároky na plnění, jež má hospodářskou hodnotu a souvisí s investicí;
  - d) práva z oblasti duševního vlastnictví, zejména autorská práva, patenty, spotřební vzory, průmyslové vzory a modely, známky, obchodní jména, technické postupy, know-how a goodwill;

- e) öffentlich-rechtliche Konzessionen einschließlich Aufsuchungs- und Gewinnungskonzessionen;
2. bezeichnet der Begriff „Erträge“ diejenigen Beträge, die auf eine Kapitalanlage entfallen, wie Gewinnanteile, Dividenden, Zinsen, Lizenz- oder andere Entgelte;
3. bezeichnet der Begriff „Investor“ eine natürliche Person mit ständigem Wohnsitz oder eine juristische Person mit Sitz im jeweiligen Geltungsbereich dieses Vertrags, die berechtigt ist, Kapitalanlagen zu tätigen.

#### Artikel 2

(1) Jede Vertragspartei wird in ihrem Gebiet Kapitalanlagen von Investoren der anderen Vertragspartei nach Möglichkeit fördern und diese Kapitalanlagen in Übereinstimmung mit ihren Rechtsvorschriften zulassen. Sie wird Kapitalanlagen in jedem Fall gerecht und billig behandeln.

(2) Eine Vertragspartei wird die Verwaltung, die Verwendung, den Gebrauch oder die Nutzung der Kapitalanlagen von Investoren der anderen Vertragspartei in ihrem Gebiet in keiner Weise durch willkürliche oder diskriminierende Maßnahmen beeinträchtigen.

(3) Kapitalanlagen und Erträge daraus und im Fall ihrer Wiederanlage deren Erträge genießen den vollen Schutz dieses Vertrags.

#### Artikel 3

(1) Jede Vertragspartei behandelt Kapitalanlagen von Investoren der anderen Vertragspartei oder Kapitalanlagen, an denen Investoren der anderen Vertragspartei beteiligt sind, in ihrem Gebiet nicht weniger günstig als Kapitalanlagen der eigenen Investoren oder Kapitalanlagen von Investoren dritter Staaten.

(2) Jede Vertragspartei behandelt Investoren der anderen Vertragspartei hinsichtlich ihrer Betätigung im Zusammenhang mit Kapitalanlagen in ihrem Gebiet nicht weniger günstig als ihre eigenen Investoren oder Investoren dritter Staaten.

(3) Diese Behandlung bezieht sich nicht auf Vorrechte, die eine Vertragspartei den Investoren dritter Staaten wegen ihrer Mitgliedschaft in oder ihrer Assoziation mit einer Zoll- oder Wirtschaftsunion, einem gemeinsamen Markt oder einer Freihandelszone einräumt.

(4) Die in diesem Artikel gewährte Behandlung bezieht sich nicht auf Vergünstigungen, die eine Vertragspartei den Investoren dritter Staaten aufgrund eines Doppelbesteuerungsabkommens oder sonstiger Vereinbarungen über Steuerfragen gewährt.

#### Artikel 4

(1) Kapitalanlagen von Investoren einer Vertragspartei genießen im Gebiet der anderen Vertragspartei vollen Schutz und volle Sicherheit.

(2) Kapitalanlagen von Investoren einer Vertragspartei dürfen im Gebiet der anderen Vertragspartei nur im öffentlichen Interesse und gegen Entschädigung enteignet, verstaatlicht oder anderen Maßnahmen unterworfen werden, die in ihren Auswirkungen einer Enteignung oder Verstaatlichung gleichkommen. Die Entschädigung muß dem Wert der enteigneten Kapitalanlage unmittelbar vor dem Zeitpunkt entsprechen, in dem die tatsächliche oder drohende Enteignung, Verstaatlichung oder vergleichbare Maßnahme öffentlich bekannt wurde. Die Entschädigung muß unverzüglich geleistet werden und ist bis zum Zeitpunkt der Zahlung mit dem üblichen bankmäßigen Zinssatz zu verzinsen; sie muß tatsächlich verwertbar und frei transferierbar sein. Spätestens im Zeitpunkt der Enteignung, Verstaatlichung oder vergleichbaren Maßnahme muß in geeigneter Weise für die Festsetzung und Leistung der Entschädigung Vorsorge getroffen sein. Die Rechtmäßigkeit der Enteignung, Verstaatlichung oder vergleichbaren Maßnahme und die Höhe der Entschädigung müssen in einem ordentlichen Rechtsverfahren nachgeprüft werden können.

e) veřejnoprávní oprávnění včetně oprávnění k dobývání a těžbě přírodních zdrojů.

2. Pojem „výnosy“ označuje jakékoli obnosy, které pocházejí z investice, jako jsou podíly na zisku, dividendy, úroky, licenční nebo jiné poplatky.

3. Pojem „investor“ znamená fyzické osoby se stálým bydlištěm nebo právnické osoby se sídlem v okruhu působnosti této Dohody, jež jsou oprávněny jednat jako investoři.

#### Článek 2

1. Každá smluvní strana bude na svém území podle svých možností podporovat investice investorů druhé smluvní strany a povolovat tyto investice v souladu se svými právními předpisy. V každém případě bude poskytovat těmto investicím spravedlivé a rovné zacházení.

2. Žádná ze smluvních stran nebude na svém území jakkoli poškozovat svévolnými nebo diskriminačními opatřeními správu, řízení, používání nebo využití investic investorů druhé smluvní strany.

3. Investice a jejich výnosy jakož i reinvestice a výnosy z nich, požívají plné ochrany této Dohody.

#### Článek 3

1. Žádná smluvní strana nebude nakládat s investicemi investorů druhé smluvní strany nebo investicemi, na nichž se investoři druhé smluvní strany podílejí, na svém území méně příznivě než s investicemi vlastních investorů nebo s investicemi investorů třetích států.

2. Žádná smluvní strana nebude nakládat s investory druhé smluvní strany, pokud jde o jejich činnosti vztahující se k investicím na jejím území, méně příznivě než s vlastními investory nebo investory třetích států.

3. Toto jednání se nevztahuje na výhradní práva, která jedna smluvní strana poskytuje investorům třetích států s ohledem na jejich členství nebo přidružení k celní nebo hospodářské unii, společnému trhu nebo pásmu volného obchodu.

4. Jednání vyplývající z tohoto článku se nevztahuje na výhody, jež jedna smluvní strana poskytuje investorům třetích států na základě dohody o zamezení dvojího zdanění nebo jiných dohod týkajících se daňových otázek.

#### Článek 4

1. Investice investorů jedné smluvní strany požívají na území druhé smluvní strany plné ochrany a bezpečnosti.

2. Investice investorů jedné smluvní strany nesmějí být na území druhé smluvní strany vyvlastněny, znárodněny nebo podřízeny jakémukoliv jinému opatření, jehož výsledek je stejný jako vyvlastnění nebo znárodnění, s výjimkou případů provedených ve veřejném zájmu a zaručující odškodnění. Odškodnění musí odpovídat hodnotě vyvlastněné investice bezprostředně před dobou, kdy skutečné nebo hrozící vyvlastnění, znárodnění nebo jiné podobné opatření bylo veřejně vyhlášeno. Odškodnění musí být vyplaceno bezodkladně a musí zahrnovat obvyklý bankovní úrok až do doby splatnosti; musí být skutečně zhodnotitelné a volně převoditelné. Opatření ke stanovení a výplatě odškodnění musí být provedeno vhodným způsobem nejpozději v době vyvlastnění, znárodnění nebo podobného opatření. Platnost vyvlastnění, znárodnění nebo podobného opatření a výše odškodnění musí být přezkoumatelné v řádném soudním řízení.

(3) Investoren einer Vertragspartei, die durch bewaffnete Auseinandersetzungen, Staatsnotstand oder Aufruhr im Gebiet der anderen Vertragspartei Verluste an Kapitalanlagen erleiden, werden von dieser Vertragspartei hinsichtlich der Rückerstattungen, Abfindungen, Entschädigungen oder sonstigen Gegenleistungen nicht weniger günstig behandelt als ihre eigenen Investoren. Solche Zahlungen müssen frei transferierbar sein.

(4) Hinsichtlich der in diesem Artikel geregelten Angelegenheiten genießen die Investoren einer Vertragspartei im Gebiet der anderen Vertragspartei Meistbegünstigung.

#### Artikel 5

(1) Jede Vertragspartei gewährleistet den Investoren der anderen Vertragspartei den freien Transfer der im Zusammenhang mit einer Kapitalanlage stehenden Zahlungen, insbesondere

- a) des Kapitals und zusätzlicher Beträge zur Aufrechterhaltung oder Ausweitung der Kapitalanlage;
- b) der Erträge;
- c) zur Rückzahlung von Darlehen im Sinne von Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe c;
- d) des Erlöses im Fall vollständiger oder teilweiser Liquidation oder Veräußerung der Kapitalanlage;
- e) der in Artikel 4 vorgesehenen Entschädigungen.

(2) Der Transfer erfolgt unverzüglich zu dem am Tage des Transfers gültigen Wechselkurs.

#### Artikel 6

Leistet eine Vertragspartei ihren Investoren Zahlungen aufgrund einer Gewährleistung für eine Kapitalanlage im Gebiet der anderen Vertragspartei, so erkennt diese andere Vertragspartei, unbeschadet der Rechte der erstgenannten Vertragspartei aus Artikel 9, die Übertragung aller Rechte oder Ansprüche dieser Investoren kraft Gesetzes oder aufgrund Rechtsgeschäfts auf die erstgenannte Vertragspartei an. Die andere Vertragspartei erkennt auch den Eintritt der erstgenannten Vertragspartei in diese Rechte und Ansprüche des Rechtsvorgängers nach Grund und Höhe an. Für den Transfer von Zahlungen aufgrund der übertragenen Ansprüche gilt Artikel 5 entsprechend.

#### Artikel 7

(1) Ergibt sich aus den Rechtsvorschriften einer Vertragspartei oder aus völkerrechtlichen Verpflichtungen, die neben diesem Vertrag zwischen den Vertragsparteien bestehen oder in Zukunft begründet werden, eine allgemeine oder besondere Regelung, durch die den Kapitalanlagen der Investoren der anderen Vertragspartei eine günstigere Behandlung als nach diesem Vertrag zu gewähren ist, so geht diese Regelung dem vorliegenden Vertrag insoweit vor, als sie günstiger ist.

(2) Jede Vertragspartei wird jede andere Verpflichtung einhalten, die sie in bezug auf Kapitalanlagen von Investoren der anderen Vertragspartei in ihrem Gebiet übernommen hat.

#### Artikel 8

Dieser Vertrag gilt auch für Kapitalanlagen, die von Investoren der einen Vertragspartei in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften der anderen Vertragspartei in deren Gebiet seit dem 1. Januar 1950 vorgenommen worden sind.

#### Artikel 9

(1) Meinungsverschiedenheiten zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Vertrags sollen, soweit möglich, durch die beiden Vertragsparteien im Verhandlungsweg beigelegt werden.

(2) Kann eine Meinungsverschiedenheit auf diese Weise nicht beigelegt werden, so ist sie auf Verlangen einer der beiden Vertragsparteien einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

3. S investory smluvní strany, jejichž investice utrpí na území druhé smluvní strany ztráty v důsledku ozbrojených konfliktů, výjimečného stavu nebo povstání, nebude zacházeno ve věci restituce, vyrovnání, náhrady škody nebo jiného narovnání méně příznivě než s vlastními investory. Takové platby musí být volně převoditelné.

4. Investoři jedné smluvní strany budou na území druhé smluvní strany požívat v případech zmíněných tímto článkem doložky nejvyšších výhod.

#### Článek 5

1. Každá smluvní strana zajistí investorům druhé smluvní strany volný převod plateb souvisejících s investicemi, zejména

- a) kapitálu a dodatečných částek potřebných k udržování nebo rozšiřování investice;
- b) výnosů;
- c) splátek půjček ve smyslu článku 1, odstavce 1, písm. c);
- d) výtěžku v případě úplné nebo částečné likvidace nebo prodeje investice;
- e) odškodnění podle článku 4.

2. Převod se uskutečňuje bezodkladně kursem platným v den převodu.

#### Článek 6

Poskytne-li smluvní strana svým investorům platby na základě záruky za investice na území druhé smluvní strany, uzná tato druhá smluvní strana bez újmy práv vyplývajících pro první smluvní stranu z článku 9 převod všech práv nebo nároků těchto investorů v souladu se zákonem nebo na základě právního ujednání na první smluvní stranu. Druhá smluvní strana uzná rovněž vstup první smluvní strany do všech těchto práv nebo nároků právního předchůdce co do jejich základu a výše. Pro převod plateb z přenesených nároků platí článek 5.

#### Článek 7

1. Vyplyne-li z právních předpisů jedné smluvní strany nebo z mezinárodněprávních závazků, které platí mimo tuto smlouvu mezi smluvními stranami nebo budou platit v budoucnu, obecná nebo zvláštní úprava, která poskytuje investicím investorů druhé smluvní strany příznivější zacházení než tato Dohoda, pak tato úprava má přednost před touto Dohodou tou měrou, jakou je příznivější.

2. Každá smluvní strana dodrží každý jiný závazek, který převzala na svém území s ohledem na investice investorů druhé smluvní strany.

#### Článek 8

Tato Dohoda platí též pro investice uskutečněné investory jedné smluvní strany na území druhé smluvní strany, v souladu s právními předpisy druhé smluvní strany, po 1. lednu 1950.

#### Článek 9

1. Spory mezi smluvními stranami o výklad nebo použití této Dohody mají být pokud možno urovnány jednáním obou smluvních stran.

2. Nelze-li tímto způsobem spor odstranit, pak se na žádost jedné z obou smluvních stran musí věc předložit rozhodčímu soudu.

(3) 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 Obmann einigen, der von den beiden Vertragsparteien zu bestellen ist. Die Mitglieder sind innerhalb von zwei Monaten, der Obmann innerhalb von drei Monaten zu bestellen, nachdem die eine Vertragspartei der anderen schriftlich mitgeteilt hat, daß sie die Meinungsverschiedenheiten einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(4) Werden die in Absatz 3 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jede Vertragspartei den Präsidenten des Internationalen Gerichtshofs bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen.

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

#### Artikel 10

(1) Meinungsverschiedenheiten in bezug auf Kapitalanlagen zwischen einer der Vertragsparteien und einem Investor der anderen Vertragspartei sollen, soweit möglich, zwischen den Streitparteien gütlich beigelegt werden.

(2) Kann die Meinungsverschiedenheit innerhalb einer Frist von sechs Monaten ab dem Zeitpunkt ihrer Geltendmachung durch eine der beiden Streitparteien nicht beigelegt werden, so wird sie auf Verlangen des Investors der anderen Vertragspartei einem Schiedsverfahren unterworfen. Sofern die Streitparteien keine abweichende Vereinbarung treffen, sind die Bestimmungen des Artikels 9 Absätze 3 bis 5 sinngemäß mit der Maßgabe anzuwenden, daß die Bestellung der Mitglieder des Schiedsgerichts nach Artikel 9 Absatz 3 durch die Streitparteien erfolgt, und daß, soweit die in Artikel 9 Absatz 3 genannten Fristen nicht eingehalten werden, jede Streitpartei mangels anderer Vereinbarungen den Vorsitzenden des Schiedsgerichtsinstituts der Handelskammer Stockholm bitten kann, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Der Schiedsspruch wird anerkannt und vollstreckt nach Maßgabe des Übereinkommens vom 10. Juni 1958 über die Anerkennung und Vollstreckung ausländischer Schiedssprüche.

(3) Die an der Streitigkeit beteiligte Vertragspartei wird während eines Schiedsverfahrens oder der Vollstreckung eines Schiedsspruchs nicht als Einwand geltend machen, daß der Investor der anderen Vertragspartei eine Entschädigung für einen Teil des Schadens oder für den Gesamtschaden aus einer Versicherung erhalten hat.

#### Artikel 11

Dieser Vertrag gilt unabhängig davon, ob zwischen den Vertragsparteien diplomatische oder konsularische Beziehungen bestehen.

#### Artikel 12

Entsprechend dem Viernächte-Abkommen vom 3. September 1971 wird dieser Vertrag in Übereinstimmung mit den festgelegten Verfahren auf Berlin (West) ausgedehnt.

#### Artikel 13

(1) Dieser Vertrag bedarf der Ratifikation; die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich in Bonn ausgetauscht.

(2) Dieser Vertrag tritt 30 Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft. Er bleibt zehn Jahre lang in Kraft; nach deren Ablauf verlängert sich die Geltungsdauer auf unbegrenzte Zeit, sofern nicht eine der beiden Vertragsparteien den Vertrag mit einer Frist von zwölf Monaten vor Ablauf schriftlich kündigt. Nach Ablauf von zehn Jahren kann der Vertrag jederzeit mit einer Frist von zwölf Monaten gekündigt werden.

3. Rozhodčí soud se zřizuje případ od případu tak, že každá smluvní strana určí jednoho člena a tito dva členové se dohodnou na předsedovi, příslušníku třetího státu, který musí být potvrzen oběma smluvními stranami. Členové musí být jmenováni během dvou měsíců, předseda během tří měsíců ode dne, kdy jedna smluvní strana sdělila písemně druhé smluvní straně, že hodlá předložit spor rozhodčímu soudu.

4. Pokud nebudou dodrženy lhůty uvedené v odstavci 3, může při nedostatku jiné dohody požádat každá smluvní strana předsedu Mezinárodního soudního dvora, aby provedl potřebná jmenování.

5. Rozhodčí soud rozhoduje většinou hlasů. Jeho rozhodnutí jsou závazná. Každá smluvní strana hrađí výlohy jí jmenovaného člena a svého zastoupení v řízení před rozhodčím soudem; výlohy předsedy a ostatní výlohy budou hrazeny oběma smluvními stranami stejným dílem. Rozhodčí soud může určit jinou úpravu výloh. V ostatním upravuje rozhodčí soud své řízení sám.

#### Článek 10

1. Spory týkající se investic mezi jednou smluvní stranou a investorem druhé smluvní strany mají být pokud možno mezi stranami ve sporu vyřešeny přátelsky.

2. Nemůže-li být spor vyřešen ve lhůtě 6 měsíců ode dne jeho oznámení jednou stranou ve sporu, bude předložen na žádost investora druhé smluvní strany rozhodčímu soudu. Pokud se strany ve sporu nedohodnou jinak, používají se ustanovení článku 9 odstavce 3 až 5 přiměřeně s tím, že jmenování členů rozhodčího soudu se uskuteční podle článku 9 odstavce 3 a v případě, že nebudou dodrženy lhůty uvedené v článku 9 odstavci 3, každá strana ve sporu může požádat předsedu rozhodčího soudu Obchodní komory ve Stockholmu, aby provedl potřebná jmenování. To platí za předpokladu, že mezi stranami ve sporu neplatí jiné ujednání. Rozhodčí výrok bude uznán a vykonán podle Úmluvy o uznávání a výkonu cizích rozhodčích nálezů (New York, 10. června 1958).

3. Strana ve sporu nebude v průběhu rozhodčího řízení nebo při výkonu rozhodčího výroku namítat, že investor druhé smluvní strany obdržel náhradu části nebo celé škody z titulu pojištění.

#### Článek 11

Tato Dohoda platí bez ohledu na to, zda jsou mezi smluvními stranami navázány diplomatické a konzulární styky.

#### Článek 12

Podle Čtyřstranné dohody ze 3. září 1971 bude tato Dohoda v souladu se stanovenými postupy rozšířena na Berlín (Západní).

#### Článek 13

1. Tato Dohoda podléhá ratifikaci; ratifikační listiny budou vyměněny co nejdříve v Bonnu.

2. Tato Dohoda vstoupí v platnost za třicet dnů po výměně ratifikačních listin. Bude platit po dobu deseti let; poté bude její platnost prodloužena na neurčito, pokud nebude písemně vypořezána jednou ze smluvních stran ve lhůtě 12 měsíců před koncem platnosti. Po uplynutí deseti let může být tato Dohoda kdykoli vypořezána ve lhůtě dvanácti měsíců.

(3) Für Kapitalanlagen, die bis zum Zeitpunkt des Außerkrafttretens dieses Vertrags vorgenommen worden sind, gelten die Artikel 1 bis 12 noch für weitere fünfzehn Jahre vom Tag des Außerkrafttretens des Vertrags an.

3. Pro investice uskutečněné před ukončením platnosti této Dohody platí ustanovení článků 1–12 dalších patnáct let ode dne skončení její platnosti.

Geschehen zu Prag am 2. Oktober 1990 in zwei Urschriften, jede in deutscher und tschechischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Dáno v Praze dne 2. října 1990 ve dvou původních vyhotoveních, každé v německém a českém jazyce, přičemž obě znění mají stejnou platnost.

Für die Bundesrepublik Deutschland  
Za Spolkovou republiku Německo  
Hermann Huber

Für die Tschechische und Slowakische Föderative Republik  
Za Českou a Slovenskou Federativní Republiku  
Václav Klaus

## Protokoll

Bei der Unterzeichnung des Vertrags zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen und Slowakischen Föderativen Republik über die Förderung und den gegenseitigen Schutz von Kapitalanlagen haben die unterzeichneten Bevollmächtigten außerdem folgende Bestimmungen vereinbart, die Bestandteile des Vertrags sind:

## (1) Zu Artikel 1

Die in Absatz 1 Buchstabe c genannten Ansprüche auf Geld umfassen Ansprüche aus Darlehen, die im Zusammenhang mit einer Beteiligung stehen und nach Zweck und Umfang den Charakter einer Beteiligung haben (beteiligungssähnliche Darlehen). Hierunter fallen nicht Kredite von dritter Seite, z. B. Bankkredite zu kommerziellen Bedingungen.

## (2) Zu Artikel 2

Der Vertrag gilt auch in den Gebieten der ausschließlichen Wirtschaftszone und des Festlandssockels, soweit das Völkerrecht der jeweiligen Vertragspartei die Ausübung von souveränen Rechten oder Hoheitsbefugnissen in diesen Gebieten erlaubt.

## (3) Zu Artikel 3

a) Als „Betätigung“ im Sinne des Artikels 3 ist insbesondere die Verwaltung, die Verwendung und die Nutzung einer Kapitalanlage anzusehen. Als eine „weniger günstige“ Behandlung im Sinne des Artikels 3 sind insbesondere anzusehen: Einschränkungen beim Bezug von Roh- und Hilfsstoffen, Energie und Brennstoffen sowie Produktions- und Betriebsmitteln aller Art, Behinderungen beim Absatz der Erzeugnisse, bei dem Zugang zu Krediten und in- und ausländischen Zahlungsmitteln sowie Beschränkungen bei der Beschäftigung von Personal und sonstige Maßnahmen mit ähnlicher Auswirkung. Maßnahmen, die aus Gründen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, der Volksgesundheit oder Sittlichkeit zu treffen sind, gelten nicht als „weniger günstige“ Behandlung im Sinne des Artikels 3.

b) Die Bestimmungen des Artikels 3 verpflichten eine Vertragspartei nicht, steuerliche Vergünstigungen, Befreiungen und Ermäßigungen, welche gemäß den Steuergesetzen nur den in ihrem Gebiet ansässigen Investoren gewährt werden, auf im Gebiet der anderen Vertragspartei ansässige Investoren auszudehnen.

c) Die Vertragsparteien werden im Rahmen ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften Anträge auf die Einreise und den Aufenthalt von Personen der einen Vertragspartei, die im unmittelbaren Zusammenhang mit einer Kapitalanlage in das Gebiet der anderen Vertragspartei einreisen wollen, wohlwollend prüfen; das gleiche gilt für Arbeitnehmer der einen Vertragspartei, die im unmittelbaren Zusammenhang mit einer Kapitalanlage in das Gebiet der anderen Vertragspartei einreisen und sich dort aufhalten wollen, um eine Tätigkeit als Arbeitnehmer auszuüben. Auch Anträge auf Erteilung der Arbeitserlaubnis werden wohlwollend geprüft.

## (4) Zu Artikel 4

Der Investor hat auch Anspruch auf Entschädigung, wenn durch Maßnahmen im Sinne von Artikel 4 Absatz 2 in das Unternehmen, an dem er beteiligt ist, eingegriffen und dadurch seine Kapitalanlage beeinträchtigt wird.

## (5) Zu Artikel 5

a) Als „unverzüglich“ durchgeführt im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 und des Artikels 5 Absatz 2 gilt ein Transfer, der innerhalb einer Frist erfolgt, die normalerweise zur

## Protokol

Při podpisu Dohody mezi Spolkovou republikou Německo a Českou a Slovenskou Federativní Republikou o podpoře a vzájemné ochraně investic se podepsaní zplnomocněníci dohodli na tomto ujednání, které je nedílnou součástí Dohody.

## (1) K článku 1

Pohledávky a nároky na peníze uvedené v odstavci 1 písmena c) zahrnují pohledávky a nároky z půjček, které souvisejí s účastí a podle významu a rozsahu mají charakter účasti (půjčky, které jsou podobné účasti). Nespádají sem úvěry třetí strany, např. bankovní úvěry podle obchodních podmínek.

## (2) K článku 2

Dohoda platí též na území výlučné hospodářské zóny a kontinentálního šelfu, pokud mezinárodní právo kterékoli smluvní strany dovoluje v těchto oblastech výkon suverénních práv nebo výsostných oprávnění.

## (3) K článku 3

a) Za „činnost“ ve smyslu článku 3 je nutno považovat zejména správu, použití a využití investice. Za „méně příznivé“ zacházení ve smyslu článku 3 je nutno považovat zejména: omezení odběru surovin a pomocného materiálu, energie a paliv, jakož i výrobních a provozních prostředků všeho druhu, ztěžování odbytu výrobků a přístupu k úvěrům, k tuzemským a zahraničním platebním prostředkům, jakož i omezení při zaměstnávání personálu a jiná opatření s podobným účinkem. Opatření, která je nutno učinit z důvodů veřejné bezpečnosti a pořádku, národního zdraví nebo mravnosti, neplatí za „méně příznivé“ zacházení ve smyslu článku 3.

b) Ustanovení článku 3 nezavazují smluvní stranu poskytnout investorům na území druhé smluvní strany daňové výhody, výjimky a úlevy, jež jsou podle daňových předpisů zaručeny jen investorům se sídlem na území této smluvní strany.

c) Smluvní strany budou v rámci svého vnitrostátního právního řádu benevolentně posuzovat žádosti o vstup a pobyt osob druhé smluvní strany, jež si přejí v bezprostřední souvislosti s investicí vstoupit na území druhé smluvní strany; totéž platí pro zaměstnance jedné smluvní strany, kteří si v bezprostřední souvislosti s investicí přejí vstoupit na území druhé smluvní strany a zdržovat se zde za účelem výkonu zaměstnání. Také žádosti o udělení pracovního povolení budou posuzovány benevolentně.

## (4) K článku 4

Investor má rovněž nárok na náhradu, dojde-li opatřením uvedeným v článku 4 odstavci 2 k zásahu do podniku, na němž se podílí, a tím byla jeho investice poškozena.

## (5) K článku 5

a) Převod „bezodkladně“ ve smyslu článku 4 odstavci 2 a článku 5 odstavci 2 je převod učiněný v době obvykle požadované pro přihlídnutí k možnostem spojeným



Beachtung der Transferförmlichkeiten erforderlich ist. Die Frist beginnt mit der Einreichung eines entsprechenden Antrags und darf unter keinen Umständen zwei Monate überschreiten.

s převodem. Tato doba začíná dnem, kdy byla předložena příslušná žádost a v žádném případě nesmí překročit dobu 2 měsíců.

- b) Der gültige Wechselkurs im Sinne des Artikels 5 Absatz 2 soll dem Kreuzkurs (cross rate) entsprechen, der sich aus denjenigen Umrechnungskursen ergibt, die der Internationale Währungsfonds im Zeitpunkt der Zahlung Umrechnungen der betreffenden Währungen in Sonderziehungsrechte zugrunde legen würde.
- b) Platný kurs ve smyslu článku 5 odstavci 2 má odpovídat křížovému kursu (cross rate) vyplývajícímu z kursů, které by vzal Mezinárodní měnový fond v okamžiku platby za základ pro přepočty příslušných měn na zvláštní práva čerpání.
- (6) Bei Beförderungen von Gütern und Personen, die im Zusammenhang mit einer Kapitalanlage stehen, wird eine Vertragspartei die Transportunternehmen der anderen Vertragspartei weder ausschalten noch behindern und, soweit erforderlich, Genehmigungen zur Durchführung der Transporte erteilen.
- (6) Při přepravě zboží a osob uskutečňované v souvislosti s investicí nebude jedna smluvní strana bránit ani překážet přepravnímu podniku druhé smluvní strany, aby obdržel povolení k uskutečnění přepravy, pokud je povolení třeba.

Geschehen zu Prag am 2. Oktober 1990 in zwei Urschriften, jede in deutscher und tschechischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Dáno v Praze dne 2. října 1990 ve dvou původních vyhotovených, každé v německém a českém jazyce, přičemž obě znění mají stejnou platnost.

Für die Bundesrepublik Deutschland  
Za Spolkovou republiku Německo  
Hermann Huber

Für die Tschechische und Slowakische Föderative Republik  
Za Českou a Slovenskou Federativní Republiku  
Václav Klaus

Botschaft  
der Bundesrepublik Deutschland  
Wi 410.20/13 - PR/ch

### Verbalnote

Die Botschaft der Bundesrepublik Deutschland begrüßt das Föderale Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten der Tschechischen und Slowakischen Föderativen Republik und bittet um Unterrichtung des Föderalen Ministeriums für Finanzen über folgenden Sachverhalt:

Im Rahmen der Vorbereitung des Ratifizierungsverfahrens hat sich herausgestellt, daß in der Protokollnotiz zu Artikel 5, Buchstabe a), des Vertrages infolge eines Versehens statt des Wortes „Transferförmlichkeiten“ das Wort „Transförmlichkeiten“ benutzt wurde, obwohl sich aus dem Zusammenhang ergibt, daß das Wort „Transferförmlichkeiten“ gemeint ist.

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland schlägt deswegen vor, daß die Protokollnotiz zu Artikel 5 Buchstabe a folgenden zutreffenden Wortlaut erhält:

In der deutschen Sprachfassung:

„Als ‚unverzöglieh‘ durchgeführt im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 und des Artikels 5 Absatz 2 gilt ein Transfer, der innerhalb einer Frist erfolgt, die normalerweise zur Beachtung der Transferförmlichkeiten erforderlich ist. Die Frist beginnt mit der Einreichung eines entsprechenden Antrags und darf unter keinen Umständen zwei Monate überschreiten“.

In der tschechischen Sprachfassung:

„Převod ‚bezodkladně‘ ve smyslu článku 4 odst. 2 a článku 5 odst. 2 je převod učiněný v době obvykle požadované pro přihlídnutí k formalitám spojeným s převodem. Tato doba začíná dnem, kdy byla předložena příslušná žádost a v žádném případě nesmí překročit dobu 2 měsíců.“

Die Botschaft der Bundesrepublik Deutschland wäre der Regierung der Tschechischen und Slowakischen Föderativen Republik dankbar, wenn sie dieser Berichtigung zustimmen und dies unter Wiederholung des berichtigten Wortlautes der Protokollnotiz zu Artikel 5, Buchstabe a), möglichst bald bestätigen könnte. Die Botschaft der Bundesrepublik Deutschland wäre darüber hinaus dankbar, wenn in der Antwortnote der folgende Text enthalten wäre:

„Mit der Verbalnote Nr. 57/91 der Botschaft der Bundesrepublik Deutschland vom 10. 1. 1991 und dieser Antwortnote ist der Vertrag vom 2. Oktober 1990 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen und Slowakischen Föderativen Republik über die Förderung und den gegenseitigen Schutz von Kapitalanlagen mit Wirkung vom Tage der Unterzeichnung, dem 2. Oktober 1990, berichtet.“

Die Botschaft der Bundesrepublik Deutschland benutzt diesen Anlaß, das Föderale Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten der Tschechischen und Slowakischen Föderativen Republik erneut ihrer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Prag, den 10. Januar 1991

L. S.

An das  
Föderale Ministerium  
für Auswärtige Angelegenheiten  
der Tschechischen und Slowakischen  
Föderativen Republik  
Prag

Föderales Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten

Az.: 77.380/91

### Verbalnote

Das Föderale Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten begrüßt die Botschaft der Bundesrepublik Deutschland und beehrt sich, als Antwort auf die Verbalnote Nr. 57/91 nach Übereinkunft mit den zuständigen staatlichen Organen der ČSFR mitzuteilen, daß die tschechoslowakische Seite mit der Berichtigung der Fassung des Protokolls zu dem am 2. Oktober 1990 in Prag unterzeichneten Vertrag zwischen der Tschechischen und Slowakischen Föderativen Republik und der Bundesrepublik Deutschland über die Förderung und den gegenseitigen Schutz von Kapitalanlagen einverstanden ist. In Punkt 5 zu Artikel 5 des Vertrags wird unter Buchstabe a anstelle des Worts „Transfermöglichkeiten“ („možnostem“) das Wort „Transferförmlichkeiten“ („formalitám“) verwendet. In der tschechischen Fassung ist es dann darüber hinaus noch angebracht, die Präposition „pro“ („für“) durch „s“ („mit“) zu ersetzen, d. h. daß die Bestimmung in folgender Textfassung der Föderalversammlung zur Verabschiedung vorgelegt wird:

„(5) Zu Artikel 5

- a) Als ‚unverzüglich‘ durchgeführt im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 und des Artikels 5 Absatz 2 gilt ein Transfer, der innerhalb einer Frist erfolgt, die normalerweise zur Beachtung der Transferförmlichkeiten erforderlich ist. Die Frist beginnt mit der Einreichung eines entsprechenden Antrags und darf unter keinen Umständen zwei Monate überschreiten.“

Das Föderative Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten benutzt diesen Anlaß, die Botschaft der Bundesrepublik Deutschland erneut ihrer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Prag, den 13. Februar 1991

L. S.

An die  
Botschaft  
der Bundesrepublik Deutschland  
Prag

---

**Gesetz**  
**zu dem Abkommen vom 18. September 1985**  
**zwischen der Bundesrepublik Deutschland**  
**und der Argentinischen Republik**  
**über den Luftverkehr**

**Vom 22. April 1992**

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

zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

**Artikel 1**

Dem in Bonn am 18. September 1985 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Argentinischen Republik über den Luftverkehr wird

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

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel XX Abs. 2 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

**Artikel 2**

---

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt und wird im Bundesgesetzblatt verkündet.

Bonn, den 22. April 1992

Der Bundespräsident  
Weizsäcker

Der Bundeskanzler  
Dr. Helmut Kohl

Der Bundesminister für Verkehr  
Günther Krause

Der Bundesminister des Auswärtigen  
Genscher

**Abkommen  
zwischen der Bundesrepublik Deutschland  
und der Argentinischen Republik  
über den Luftverkehr**

**Acuerdo  
entre la República Federal de Alemania  
y la República Argentina  
sobre Transportes Aéreos**

Die Bundesrepublik Deutschland  
und  
die Argentinische Republik –

La República Federal de Alemania  
y  
la República Argentina –

die dem Abkommen von Chicago über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 beigetreten sind,

las que se encuentran adheridas a la Convención de Aviación Civil Internacional concluida en Chicago el 7 de diciembre de 1944,

in der Erwägung, daß der Luftverkehr die gegenseitige Annäherung unter den Völkern durch schnelle Verbindungen erleichtert,

Considerando: Que el transporte aéreo facilita el acercamiento recíproco entre los pueblos mediante comunicaciones rápidas,

daß es zweckmäßig erscheint, den Luftverkehr zwischen den Vertragsparteien in sicherer, geordneter und wirtschaftlicher Weise aufzubauen und die internationale Zusammenarbeit auf diesem Gebiete nach Möglichkeit zu fördern,

Que parece conveniente desarrollar los servicios de transporte aéreo entre las Partes Contratantes en una forma segura, ordenada y económica y fomentar, en lo posible, la cooperación internacional en este campo,

in dem Wunsche, den Luftverkehr, der beide Vertragsparteien miteinander verbindet, zu regeln –

En el deseo de regular el transporte aéreo que vincula a ambas Partes Contratantes –

haben folgendes vereinbart:

han convenido lo siguiente:

**Artikel I**

**Artículo I**

Im Sinne dieses Abkommens und sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, haben die folgenden Begriffe die nachfolgende Bedeutung:

A los efectos del presente Acuerdo, salvo mención expresa en contrario, el sentido de los siguientes términos es el que a continuación se indica:

- (1) „Luftfahrtbehörde“ in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland der Bundesminister für Verkehr, in bezug auf die Argentinische Republik das Ministerium für Öffentliche Arbeiten und Dienstleistungen – Sekretariat für Verkehr – Nationaldirektion für gewerbliche Luftfahrt oder jede Stelle, die zur Ausübung der gegenwärtig diesen obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;
- (2) „bezeichnetes Unternehmen“ jedes Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei für den Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs bestimmt hat und dessen Bezeichnung gemäß Artikel III den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei schriftlich mitgeteilt worden ist;
- (3) „Hoheitsgebiet“, „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“ und „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“, die in den Artikeln 2 und 96 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 in seiner jeweils gültigen Fassung festgelegten Begriffe;
- (4) „Verkehrsbedarf“ die im Einvernehmen zwischen beiden Vertragsparteien für einen bestimmten Zeitabschnitt berechnete Verkehrsnachfrage für Fluggäste, Fracht und Post zwischen den beiden Endpunkten einer Fluglinie zwischen den Hoheitsgebieten der beiden Vertragsparteien;

- (1) «Autoridad Aeronáutica» con referencia a la República Federal de Alemania el Ministro Federal de Transportes, con referencia a la República Argentina el Ministerio de Obras y Servicios Públicos – Secretaría de Transporte – Dirección Nacional de Transporte Aéreo Comercial, o cualquier organismo autorizado para cumplir las funciones ejercidas actualmente por éste;
- (2) «Empresa designada» cualquier empresa de transporte aéreo que una de las Partes Contratantes haya designado para explotar el servicio aéreo acordado y cuya designación, de conformidad con el artículo III, sea comunicada por escrito a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante;
- (3) «Territorio», «Servicio aéreo», «Servicio aéreo internacional» y «Escala para fines no comerciales», tienen la acepción fijada en los artículos 2 y 96 de la Convención de Aviación Civil Internacional del 7 de diciembre de 1944, en su respectiva redacción vigente;
- (4) «Necesidades de tráfico», la demanda de tráfico de pasajeros, carga y correo, entre los dos puntos extremos de una ruta entre los territorios de las dos Partes Contratantes, calculada en un tiempo dado, de común acuerdo entre ambas Partes Contratantes;

- (5) „Ladefähigkeit eines Luftfahrzeuges“ die gewerbliche Fracht eines Luftfahrzeuges, ausgedrückt in der Anzahl belegbarer Plätze für Fluggäste und in zulässigem Gewicht für Güter und Post, die zwischen dem Abgangsort und dem Bestimmungsort der Fluglinie, auf der das Luftfahrzeug zwischen den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien verkehrt, befördert werden kann;
- (6) „Beförderungsangebot“ die Summe der Ladefähigkeiten der Luftfahrzeuge, die im vereinbarten Fluglinienverkehr verwendet werden, multipliziert mit der Frequenz, mit der diese Luftfahrzeuge während eines bestimmten Zeitabschnitts verkehren;
- (7) „Fluglinie“ den vorgezeichneten Flugweg, den ein im Fluglinienverkehr für die öffentliche Beförderung von Fluggästen, Gütern und Post eingesetztes Luftfahrzeug einhalten muß;
- (8) „deutsch-argentinischer Verkehr“ den Luftverkehr, der seinen Ursprung im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei und seinen endgültigen Bestimmungsort im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei hat und der von den Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien oder ausländischen Unternehmen betrieben wird;
- (9) „regionaler Luftverkehr“ jenen Luftverkehr, der vom Hoheitsgebiet einer Vertragspartei ausgeht und im Hoheitsgebiet eines angrenzenden Staates endet.
- (5) “Capacidad de una aeronave”, la carga comercial de una aeronave expresada en número de asientos para pasajeros y en peso para mercancías y correo, que se admita ocupar y pueda transportarse entre el punto de origen y el punto de destino de la ruta a la cual la aeronave está afectada, entre los territorios de las Partes Contratantes;
- (6) “Capacidad de transporte ofrecida”, el total de las capacidades de las aeronaves utilizadas en la explotación de cada uno de los servicios aéreos acordados, multiplicado por la frecuencia con que estas aeronaves operan en un período dado;
- (7) «Ruta aérea», el itinerario preestablecido que debe seguir una aeronave afectada a un servicio aéreo regular, para el transporte público de pasajeros, mercancías y correo;
- (8) «Tráfico alemán-argentino», es el que tiene su origen en el territorio de una de las Partes Contratantes y su destino final en el territorio de la otra Parte Contratante y que es ejecutado por empresas de transportes aéreos de las Partes Contratantes o por empresas extranjeras;
- (9) «Tráfico regional», aquel tráfico aéreo que parte del territorio de una Parte Contratante y termina en el territorio de un Estado limítrofe.

### Artikel II

(1) Die Vertragsparteien gewähren sich gegenseitig die in diesem Abkommen umschriebenen Rechte für die Errichtung des vereinbarten internationalen Fluglinienverkehrs.

(2) Die Linien, auf welchen die bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien internationalen Fluglinienverkehr betreiben können, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch Notenwechsel zu vereinbaren ist, ohne daß das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Binnenverkehr durchführen darf.

(3) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien

- a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen und
- b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen.

(4) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei unter den in Artikel XI festgelegten Bedingungen außerdem das Recht, an den Punkten, die in dem nach Absatz 2 vereinbarten Fluglinienplan aufgeführt sind, Fluggäste, Post und Fracht abzusetzen und aufzunehmen.

### Artikel III

(1) Der internationale Fluglinienverkehr kann auf jeder nach Artikel II Absatz 2 festgelegten Linie unverzüglich aufgenommen werden, wenn

- a) die Vertragspartei, der die in Artikel II Absätze 3 und 4 genannten Rechte gewährt sind, ein oder mehrere Unternehmen schriftlich bezeichnet und dies der anderen Vertragspartei schriftlich mitgeteilt hat,
- b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem oder den bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den internationalen Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, wird vorbehaltlich des Artikels IV Absätze 1 und 2 die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs unverzüglich erteilen, unbeschadet des Rechts jeder der Vertragsparteien, nach ihren gewöhnlich bei der Genehmigungserteilung angewandten nationalen Gesetzen und sonstigen Vorschriften die Eignung der bezeichneten Unternehmen zu prüfen.

### Artículo II

(1) Las Partes Contratantes se conceden recíprocamente los derechos descritos en el presente Acuerdo, para el establecimiento de los servicios aéreos internacionales acordados.

(2) Las rutas en las cuales las empresas designadas de ambas Partes Contratantes pueden explotar servicios aéreos internacionales, serán determinadas en el plan de rutas que será convenido por intercambio de notas diplomáticas sin que la empresa designada de una Parte Contratante pueda hacer cabotaje en el territorio de la otra Parte Contratante.

(3) Cada Parte Contratante concede a la otra Parte Contratante, para la ejecución de los servicios aéreos internacionales por medio de las empresas designadas, en las rutas establecidas según el inciso 2:

- a) el derecho de sobrevolar su territorio sin aterrizar, y
- b) el derecho de aterrizar en su territorio para fines no comerciales.

(4) Cada Parte Contratante concede además a la otra Parte Contratante, en las condiciones establecidas en el artículo XI, el derecho de desembarcar y embarcar pasajeros, correo y carga, en los puntos indicados en el plan de rutas convenido según el inciso 2.

### Artículo III

(1) El servicio aéreo internacional puede ser iniciado inmediatamente, en cualquiera de las rutas fijadas según el artículo II inciso 2, cuando

- a) la Parte Contratante a la cual le han sido concedidos los derechos especificados en el artículo II, incisos 3 y 4, haya designado una o varias empresas, notificándolo por escrito a la otra Parte Contratante, y
- b) la Parte Contratante que concede estos derechos haya otorgado a la o las empresas designadas, la autorización para iniciar el servicio aéreo internacional.

(2) La Parte Contratante que otorga estos derechos, concederá sin demora la autorización para la explotación de los servicios aéreos internacionales, bajo reserva de lo dispuesto en el artículo IV, incisos 1 y 2, y sin perjuicio del derecho de cada una de las Partes Contratantes de comprobar la calificación de las empresas designadas, de acuerdo con sus leyes y otros reglamentos nacionales normalmente aplicados para acordar la autorización.

**Artikel IV**

(1) Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebsermächtigung nach Artikel III für ein von der anderen Vertragspartei bezeichnetes Luftfahrtunternehmen zu verweigern oder zu widerrufen, falls dieses Unternehmen auf Verlangen nicht in der Lage sein sollte nachzuweisen, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Kontrolle dieses Unternehmens Staatsangehörigen oder Körperschaften der anderen Vertragspartei oder dieser selbst zustehen.

(2) Von dem gleichen Recht kann Gebrauch gemacht werden, falls ein von einer Vertragspartei bezeichnetes Luftfahrtunternehmen nicht in der Lage ist, den Nachweis zu erbringen, daß es den Erfordernissen entsprechen kann, die durch die Gesetze und sonstigen Vorschriften der erstgenannten Vertragspartei für die Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs oder durch dieses Abkommen vorgeschrieben sind, oder es unterläßt, die vorstehenden Vorschriften zu beachten.

(3) Von dem Recht eines Widerrufs der Betriebsermächtigung wird jede Vertragspartei nur nach einer Konsultation Gebrauch machen, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze und sonstige Vorschriften eine Einstellung des Betriebs oder Auflagen unmittelbar erforderlich sind.

**Artikel V**

Jede Vertragspartei hat das Recht, durch schriftliche Mitteilung an die Vertragspartei ein von ihr bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes unter den Voraussetzungen des Artikels III zu ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

**Artikel VI**

Der Vermeidung diskriminierender Maßnahmen und der Wahrung des Grundsatzes der Gleichbehandlung dienen folgende Bestimmungen:

- (1) Die Gebühren, die jede Vertragspartei den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und für andere Erleichterungen auferlegt oder auferlegen läßt, werden nicht höher sein als diejenigen, welche die eigenen Unternehmen, die ähnliche internationale Fluglinien betreiben, für die Benutzung der genannten Flughäfen und sonstige Erleichterungen zu entrichten haben.
- (2) Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände, die zum ausschließlichen Gebrauch durch Luftfahrzeuge, die von den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei eingesetzt sind, verwendet und durch diese Unternehmen oder für deren Rechnung in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingeführt oder in diesem Hoheitsgebiet für den Gebrauch durch die Luftfahrzeuge dieser Unternehmen an Bord genommen werden, werden seitens der letztgenannten Vertragspartei bezüglich der Zoll- und Inspektionsgebühren oder anderen Abgaben, die den auf ähnlichen internationalen Fluglinien eingesetzten Luftfahrzeugen auferlegt sind, die gleiche Behandlung erhalten, wie sie sie ihren eigenen Luftfahrzeugen gewährt. Belastet eine Vertragspartei die von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen mit Zöllen und anderen Abgaben für die oben genannten Waren, so ist die letztgenannte Partei berechtigt, in bezug auf die vorgenannten Waren die gleichen Abgaben zu erheben.
- (3) Die auf den vereinbarten Linien eingesetzten Luftfahrzeuge einer Vertragspartei sowie Treibstoffe, Schmiermittel, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, welche in diesen Luftfahrzeugen unter Zollüberwachung verbleiben, sind im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei von Zöllen, Inspektionsgebühren und allen anderen Abgaben selbst dann befreit, wenn die genannten Vorräte auf Flügen über diesem Hoheitsgebiet verwendet oder verbraucht werden.

**Artículo IV**

(1) Cada Parte Contratante se reserva el derecho de denegar o revocar a una empresa aérea designada por la otra Parte Contratante la autorización de explotación prevista en el artículo III si dicha empresa fuese incapaz de probar, cuando se solicite, que una parte esencial de la propiedad y el control efectivo de esa empresa, corresponden a nacionales o corporaciones de la otra Parte Contratante, o a esta misma.

(2) Se podrá hacer uso del mismo derecho cuando una empresa aérea designada por una de las Partes Contratantes no esté en condiciones de probar que puede cumplir con las exigencias prescritas por las leyes y otras disposiciones de la Parte Contratante precitada para la ejecución del servicio aéreo internacional, o las exigencias prescritas por el presente Acuerdo, o cuando deje de cumplir las disposiciones anteriormente mencionadas.

(3) El derecho de revocar la autorización de explotación sólo será utilizado por cada Parte Contratante después de una consulta, a menos que, para evitar otras violaciones a las leyes y otras disposiciones, sea necesario interrumpir o condicionar la explotación del servicio en forma inmediata.

**Artículo V**

Cada Parte Contratante tiene el derecho de reemplazar una empresa designada por ella, mediante comunicación escrita a la otra Parte Contratante, bajo las condiciones del artículo III. La nueva empresa designada goza de los mismos derechos y está sujeta a las mismas obligaciones que la empresa cuyo lugar pasa a ocupar.

**Artículo VI**

A fin de evitar toda medida discriminatoria y respetar el principio de igualdad de tratamiento, se conviene lo siguiente:

- (1) Las tasas que cada Parte Contratante imponga o permita imponer por la utilización de los aeropuertos y de otras facilidades a las empresas designadas por la otra Parte Contratante, no serán superiores a las que se paguen por la utilización de dichos aeropuertos y facilidades por las empresas nacionales que exploten servicios internacionales similares.
- (2) Los combustibles, aceites lubricantes, repuestos, y el equipo normal designados exclusivamente al uso de las aeronaves que utilicen las empresas designadas por una de las Partes Contratantes e introducidos en el territorio de la otra Parte Contratante por esas empresas o por su cuenta, o puestos a bordo en dicho territorio para ser utilizados por aeronaves de dichas empresas, gozarán de parte de esta última Parte Contratante de un tratamiento igual al que ella aplica a sus aeronaves nacionales, en lo que concierne a los derechos de aduana, gastos de inspección u otros derechos fiscales que gravan a las aeronaves afectadas a servicios internacionales similares. Si una Parte Contratante aplica a las empresas designadas por la otra Parte Contratante derechos de aduanas y otros derechos fiscales sobre las mercaderías anteriormente referidas, esta última Parte Contratante tiene el derecho de imponer los mismos gravámenes con relación a las precitadas mercaderías.
- (3) Las aeronaves de una Parte Contratante afectadas a los servicios acordados, así como los combustibles, los aceites lubricantes, los repuestos, el equipo normal y las provisiones de a bordo que permanezcan en dichos aparatos, bajo vigilancia aduanera, serán eximidos, en el territorio de la otra Parte Contratante, de derechos de aduana, gastos de inspección y todos los demás derechos fiscales, aun cuando dichas provisiones sean empleadas o consumidas durante los vuelos efectuados sobre dicho territorio.

- (4) Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände, die in das Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien zum Einbau und zur Verwendung in den Luftfahrzeugen der von ihnen bezeichneten Unternehmen eingeführt werden, werden abgabefrei zugelassen, jedoch den Bestimmungen der Vertragspartei unterworfen, in deren Hoheitsgebiet sie eingeführt worden sind. Diese kann verlangen, daß die erwähnten Gegenstände unter Zollüberwachung verbleiben.
- (5) Die unter den Absätzen 3 und 4 erwähnten Gegenstände, welche unter die in dieser Bestimmung vorgesehene Befreiung fallen, dürfen aus Luftfahrzeugen der einen Vertragspartei nicht ohne Einwilligung der Zollbehörden der anderen Vertragspartei ausgeladen werden. Bis zur Wiederausfuhr oder Benutzung bleiben diese Gegenstände der zollamtlichen Kontrolle der anderen Vertragspartei unterworfen, ohne daß jedoch die Verfügbarkeit über sie davon berührt wird.
- (6) Jede Vertragspartei gewährt dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, die Kosten überschießenden Einnahmen, die dieses Unternehmen im Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei im Zusammenhang mit der Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post erzielt hat, zu transferieren.
- (4) Las piezas de repuesto y el equipo que se importen al territorio de cada una de las Partes Contratantes, para la instalación o uso en las aeronaves de sus empresas designadas, se admitirán libres de derechos, pero sujetos a la aplicación de los reglamentos de la Parte Contratante en cuyo territorio se han introducido. Esta última podrá exigir que dichos efectos permanezcan bajo vigilancia aduanera.
- (5) Los objetos mencionados en los incisos 3 y 4 precedentes y que gocen de la exención prevista en dicha disposición no podrán ser descargados de las aeronaves de una Parte Contratante sin la aprobación de las autoridades aduaneras de la otra Parte Contratante. Hasta que sean reexportados o utilizados, esos objetos quedarán sometidos al control aduanero de la otra Parte Contratante pero sin que su disponibilidad sea afectada.
- (6) Cada Parte Contratante concederá a la línea aérea designada de la otra Parte Contratante, el derecho de transferir los excedentes de los ingresos descontados los gastos, ganados por la línea aérea en el territorio de la primera Parte Contratante en relación con el transporte de pasajeros y carga y correos.

#### Artikel VII

Von einer Vertragspartei ausgestellte oder als gültig anerkannte Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine werden von der anderen Vertragspartei für die Zeit ihrer Gültigkeit für den Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs anerkannt. Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, ihren eigenen Staatsangehörigen durch die andere Vertragspartei oder einen dritten Staat ausgestellte Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine nicht für Flüge über ihrem eigenen Hoheitsgebiet anzuerkennen.

#### Artikel VIII

(1) Im Hoheitsgebiet jeder Vertragspartei finden auf die Luftfahrzeuge der von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen die Gesetze und die sonstigen Vorschriften über den Einflug, Aufenthalt und Ausflug der in der internationalen Luftfahrt eingesetzten Luftfahrzeuge nach, in oder aus ihrem Hoheitsgebiet oder über deren Betrieb, Führung und Navigation Anwendung.

(2) Die Gesetze und sonstigen Vorschriften, die im Hoheitsgebiet jeder Vertragspartei die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise der von Luftfahrzeugen beförderten Fluggäste, Besatzungen oder Waren regeln, wie z. B. die Vorschriften über polizeiliche Formalitäten, Zulassung, Einwanderung, Abfertigung, Pässe, Zoll und Quarantäne, finden Anwendung auf die Fluggäste, Besatzungen und Waren an Bord der den vereinbarten Fluglinienverkehr betreibenden Luftfahrzeuge.

(3) Fluggäste, die das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei durchreisen, sind einer vereinfachten Kontrolle unterworfen. Gepäck und Waren an Bord von Luftfahrzeugen einer Vertragspartei sind im direkten Durchreiseverkehr im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei von Zöllen, Inspektions- und ähnlichen Gebühren befreit.

#### Artikel IX

Die Flughafenbehörden, die Zoll-, Einwanderungs-, Polizei- und Gesundheitsbehörden der Vertragsparteien verfahren bei der Anwendung der Bestimmungen der vorstehenden Artikel VI und VIII auf die einfachste und schnellste Weise, um jede Verspätung der für den vereinbarten Fluglinienverkehr bestimmten Luftfahrzeuge zu vermeiden. Die genannten Behörden nehmen auf diese Erwägungen bei der Ausarbeitung und Anwendung ihre Vorschriften Rücksicht.

#### Artículo VII

Los certificados de navegabilidad, de idoneidad, y las licencias otorgadas o validadas por una Parte Contratante durante el período en que estén en vigor serán reconocidos por la otra Parte Contratante a los efectos de la explotación de los servicios aéreos acordados. Sin embargo, cada Parte Contratante se reserva el derecho, en lo que respecta a la circulación sobre su propio territorio, de no reconocer los certificados de idoneidad y las licencias otorgadas a sus propios nacionales por la otra Parte Contratante o por un tercer Estado.

#### Artículo VIII

(1) En el territorio de cada una de las Partes Contratantes se aplicarán a las aeronaves de las empresas designadas por la otra Parte Contratante, las leyes y otros reglamentos relativos a la entrada, permanencia y salida de su territorio de las aeronaves afectadas a la navegación aérea internacional, o a la explotación, maniobra y navegación de las mismas.

(2) Las leyes y otros reglamentos que en el territorio de cada Parte Contratante rigen la entrada, permanencia y salida de los pasajeros, tripulación o mercancía transportadas por las aeronaves, tales como p.ej. los relativos a las formalidades de policía, admisión, inmigración, despacho, pasaporte, aduana y cuarentena, se aplicarán a los pasajeros, tripulación y mercancía que se hallen a bordo de las aeronaves destinadas a la explotación de los servicios aéreos acordados.

(3) Los pasajeros en tránsito por el territorio de una Parte Contratante serán sometidos a un control simplificado. Los equipajes y mercancías en tránsito directo que se encuentren a bordo de las aeronaves de una Parte Contratante, estarán exentos, en el territorio de la otra Parte Contratante, de derechos de aduana, gastos de inspección y tasas similares.

#### Artículo IX

Las autoridades de los aeropuertos, así como las autoridades aduaneras, de inmigración, policía y sanidad de las Partes Contratantes aplicarán en la forma más simple y rápida las disposiciones establecidas en los artículos VI y VIII precedentes, a fin de evitar toda demora de las aeronaves destinadas a la explotación de los servicios aéreos acordados. Las autoridades mencionadas tendrán en cuenta estas consideraciones en la elaboración y ejecución de sus reglamentos.



**Artikel X**

Die von jeder Vertragspartei bezeichneten Unternehmen müssen eine gesetzliche Vertretung mit hinreichenden Vollmachten haben, um vor den zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei für die diesen Unternehmen aus ihrer Tätigkeit entstehenden Verpflichtungen einstehen zu können.

**Artikel XI**

(1) Die bezeichneten Unternehmen genießen eine gerechte und billige Behandlung, damit sie für den Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs zwischen den jeweiligen Hoheitsgebieten gleicher Möglichkeiten teilhaftig werden.

(2) Die bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei nehmen Rücksicht auf die beiderseitigen Interessen an ihren gemeinsamen Strecken, damit ihre jeweiligen Verkehre nicht ungebührlich beeinträchtigt werden.

(3) Das gesamte Beförderungsangebot der bezeichneten Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien innerhalb des vereinbarten Verkehrs ist von den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vor Aufnahme des Verkehrs und nachher auf Grund des voraussichtlichen Verkehrsbedarfs zu vereinbaren oder zu genehmigen; der vereinbarte Verkehr, den die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien anbieten sollen, soll vor allem dazu dienen, ein ausreichendes Beförderungsangebot zu vernünftigen Ladefaktoren bereitzustellen, um dem Verkehrsbedarf auf den festgelegten Linien und insbesondere zwischen den Hoheitsgebieten der beiden Vertragsparteien gerecht zu werden; jede Vertragspartei gibt den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der beiden Vertragsparteien gerechte und gleiche Möglichkeiten zum Betrieb des vereinbarten Verkehrs zwischen ihren jeweiligen Hoheitsgebieten, so daß Gleichheit und gegenseitiger Nutzen dadurch gewahrt sind, daß das gesamte Beförderungsangebot zwischen den beiden Vertragsparteien grundsätzlich zu gleichen Teilen aufgeteilt wird; erzielen die Vertragsparteien bei der Neufestsetzung keine Übereinstimmung über das im vereinbarten Verkehr bereitzustellende Beförderungsangebot, darf das von den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien bereitgestellte Beförderungsangebot nicht das vorher vereinbarte Gesamtangebot einschließlich der saisonbedingten Fluktuationen übersteigen.

(4) Im Rahmen und in Ergänzung des nach Absatz 3 bereitgestellten Beförderungsangebotes kann das von einer Vertragspartei bezeichnete Unternehmen den Verkehrsbedarf befriedigen, der sich zwischen den Hoheitsgebieten von dritten Staaten, die auf den vereinbarten Linien liegen, und dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ergibt.

(5) Zusätzlich zum Beförderungsangebot nach Absatz 3 kann ein Ergänzungsangebot bereitgestellt werden, sooft es der Verkehrsbedarf der von der Linie bedienten Länder rechtfertigt; werden dadurch die Interessen einer Vertragspartei berührt, so findet auf Verlangen einer Vertragspartei ein Meinungs austausch nach Artikel XIV statt.

(6) In Anwendung der Absätze 3, 4 und 5 ist die Förderung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs ein fundamentales und vorrangiges Recht der Länder, die auf den vereinbarten Linien liegen.

(7) Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einem regelmäßigen Informationsaustausch mit dem Ziel festzustellen, inwieweit das bezeichnete argentinische und das bezeichnete deutsche Luftfahrtunternehmen die Bestimmungen dieses Artikels anwenden, und sich zu vergewissern, daß die Interessen ihres örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs sowie ihres Langstreckenverkehrs nicht beeinträchtigt werden; werden nach Ansicht einer Vertragspartei ihre Interessen berührt, so findet auf Verlangen dieser Vertragspartei ein Meinungs austausch nach Artikel XIV statt.

**Artículo X**

Las empresas designadas por cada Parte Contratante deberán tener una representación legal, provista de poderes suficientes para responder ante las autoridades competentes de la otra Parte Contratante, de las obligaciones a las que dichas empresas están sujetas en razón de su actividad.

**Artículo XI**

(1) Las empresas designadas gozarán de un tratamiento justo y equitativo a fin de beneficiarse con posibilidades iguales para la explotación de los servicios acordados entre los respectivos territorios.

(2) Las empresas designadas por cada una de las Partes Contratantes tomarán en consideración los intereses mutuos en sus recorridos comunes, a fin de no afectar indebidamente sus respectivos servicios.

(3) La capacidad total que deberán ofrecer las empresas designadas de las Partes Contratantes en los servicios acordados, será la acordada o aprobada por las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes antes del comienzo del servicio y, posteriormente, en función de las exigencias del tráfico previstas; los servicios acordados que deberán ofrecer las empresas designadas de las Partes Contratantes tendrán como objetivo primordial el suministro de capacidad suficiente, según coeficientes de carga razonables, para satisfacer las necesidades de tráfico sobre las rutas especificadas y en particular entre los territorios de ambas Partes Contratantes; cada Parte Contratante concederá justa e igual oportunidad a las empresas designadas de ambas Partes Contratantes para explotar los servicios acordados entre sus respectivos territorios de forma que impere la igualdad y el beneficio mutuo mediante la distribución por partes iguales, en principio, de la capacidad total entre las dos Partes Contratantes; en el caso de que al revisarla, las Partes Contratantes no lleguen a un acuerdo sobre la capacidad que debe ofrecerse en los servicios acordados, la capacidad que podrá ser ofrecida por las empresas designadas de las Partes Contratantes no excederá de la capacidad total, comprendidas las fluctuaciones estacionales, anteriormente acordada.

(4) Dentro del límite de la capacidad puesta en servicio de acuerdo con el inciso 3 precedente y a título complementario de aquella, la empresa designada por una de las Partes Contratantes podrá satisfacer las necesidades del tráfico entre los territorios de los terceros Estados situados sobre las rutas convenidas y el territorio de la otra Parte Contratante.

(5) Una capacidad adicional subsidiaria podrá ser provista accesoriamente en más de la referida en el inciso 3, cada vez que lo justificaren las necesidades de tráfico de los países servidos por la ruta; en el caso de que sean afectados por ello los intereses de una Parte Contratante, se efectuará a pedido de una Parte Contratante un intercambio de opiniones conforme a lo establecido en el artículo XIV.

(6) A los fines de la aplicación de los incisos 3, 4 y 5 precedentes, el desarrollo de los servicios locales y regionales constituye un derecho fundamental y primordial de los países interesados, ubicados a lo largo de las rutas convenidas.

(7) Las Partes Contratantes se comprometen a efectuar un intercambio de información periódico con la idea de saber hasta qué punto las empresas designadas argentina y alemana aplican las disposiciones del presente artículo y de asegurarse que los intereses de sus servicios locales y regionales así como sus servicios de largo recorrido no sufran perjuicios; en el caso de que a criterio de una de las Partes Contratantes se vieran afectados sus intereses, se efectuará un intercambio de opinión a pedido de esta Parte Contratante y de acuerdo con lo establecido en el artículo XIV.

**Artikel XII**

(1) Die Tarife sind unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit des Betriebs der bezeichneten Unternehmen, normaler Gewinne und der besonderen Gegebenheiten des Fluglinienverkehrs angemessen festzusetzen. Hierbei ist den Grundsätzen Rechnung zu tragen, die im internationalen Luftverkehr maßgebend sind.

(2) Die Tarife werden, wenn möglich, für jede Linie zwischen den jeweiligen bezeichneten Luftfahrtunternehmen vereinbart. Hierbei lassen sich die bezeichneten Luftfahrtunternehmen von den Vereinbarungen des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) leiten oder die bezeichneten Luftfahrtunternehmen verständigen sich, wenn möglich, direkt untereinander nach Konsultation mit den Luftfahrtunternehmen der Drittländer, die dieselben Linien ganz oder teilweise befliegen.

(3) Diese Tarife werden den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien mindestens dreißig (30) Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten der Tarife zur Genehmigung vorgelegt; diese Frist kann verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien dies vereinbaren. Ist zwischen den bezeichneten Unternehmen eine Einigung nicht zustande gekommen oder erklärt sich eine Luftfahrtbehörde mit den ihr vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so sollen die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien sie gemeinsam festsetzen. Bis zu dieser Vereinbarung bleiben bestehende Tarife in Kraft. Können die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien nicht zu einer Vereinbarung gelangen, so wird gemäß Artikel XV Absatz 1 verfahren.

(4) Die Tarife, die an den Zwischenlandepunkten einer Linie für den aufgenommenen oder abgesetzten Verkehr erhoben werden, dürfen die Tarife nicht unterbieten, die für denselben Verkehr im örtlichen oder regionalen Fluglinienverkehr der Vertragspartei auf der entsprechenden Teilstrecke gelten.

(5) Die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien bemühen sich sicherzustellen, daß

- a) die geltenden und erhobenen Tarife von den beiden Luftfahrtbehörden genehmigt sind und
- b) unter keinen Umständen ein Luftfahrtunternehmen direkt oder indirekt einen Teil dieses Tarifs herabsetzt, auch nicht durch die Zahlung übermäßiger Provisionen an die Verkaufsagenten.

**Artikel XIII**

(1) Nach Inkrafttreten dieses Abkommens teilen die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien einander so bald wie möglich mit, welche Ermächtigungen für den ganzen oder teilweisen Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs sie ihren eigenen Luftfahrtunternehmen erteilt haben. Diese Mitteilungen umfassen insbesondere Abschriften der erteilten Ermächtigungen, ihre etwaigen Änderungen und sonstige Unterlagen.

(2) Die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien teilen einander mindestens dreißig (30) Tage vor Inbetriebnahme ihres jeweiligen Fluglinienverkehrs die Frequenzen, die Flugstrecken und das Luftfahrzeugmuster, das verwendet werden soll, zwecks Genehmigung mit. Etwaige Änderungen dieser Angaben sind ebenfalls mitzuteilen.

(3) Die bezeichneten Unternehmen teilen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien mindestens dreißig (30) Tage vor Inbetriebnahme ihres jeweiligen Fluglinienverkehrs die Luftfahrzeugmuster, die verwendet werden sollen, und die Flugpläne mit. Etwaige Änderungen dieser Angaben sind ebenfalls mitzuteilen.

(4) Die Luftfahrtbehörde der einen Vertragspartei wird der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle statistischen Unterlagen und sonstigen Informationen zur Verfügung stellen, die für die Bestimmung des Umfangs, der wirk-

**Artículo XII**

(1) Las tarifas deben ser fijadas adecuadamente, teniendo en consideración la economía de la explotación de las empresas designadas, beneficios normales y las características especiales de los servicios aéreos. Para ello se deberán considerar los principios básicos que rigen en el transporte aéreo internacional.

(2) Las tarifas serán fijadas, si es posible, para cada ruta mediante acuerdo entre las respectivas empresas designadas. Con este fin las empresas designadas se regirán por los acuerdos adoptados en el sistema de fijación de tarifas de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), o bien, de ser posible, las empresas designadas se entenderán directamente entre sí previa consulta con las empresas de transporte aéreo de terceros países que operan en las mismas rutas o parte de ellas.

(3) Dichas tarifas deberán ser sometidas a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, por lo menos con treinta (30) días de anticipación a la fecha que se propone para entrar en vigor; este período de treinta (30) días podrá disminuirse cuando así lo convengan las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes. En el caso en que entre las empresas designadas no haya habido coincidencia, o que una Autoridad Aeronáutica desapruere las tarifas presentadas, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes deberán fijarlas conjuntamente. Las tarifas existentes seguirán en vigor hasta que se llegue al mencionado acuerdo. Cuando las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes no puedan llegar a un acuerdo, se seguirá el procedimiento prescrito en el artículo XV inciso 1.

(4) Las tarifas que se cobren por tráfico embarcado o desembarcado en las escalas de una ruta, no pueden ser inferiores a las tarifas que por el mismo tráfico sean aplicadas por los servicios regionales o locales de la Parte Contratante en el correspondiente sector de la ruta.

(5) Las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se esforzarán para asegurar que:

- a) las tarifas aplicadas y cobradas sean las tarifas aprobadas por ambas Autoridades Aeronáuticas, y
- b) ninguna empresa designada rebajará ninguna porción de dicha tarifa bajo ningún concepto, directa o indirectamente, incluido el pago de comisiones excesivas de venta a los agentes.

**Artículo XIII**

(1) A partir de la fecha de vigencia del presente Acuerdo, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se comunicarán lo más rápidamente posible las informaciones relativas a las autorizaciones dadas a sus propias empresas de transporte aéreo, para explotar todo o parte de los servicios acordados. Dichas informaciones consistirán particularmente en copia de las autorizaciones acordadas, de sus modificaciones eventuales y demás documentos.

(2) Las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se comunicarán por lo menos treinta (30) días antes de la puesta en explotación efectiva de sus respectivos servicios, a los fines de su aprobación, las frecuencias e itinerarios y tipo de aeronave a utilizar. Deberán también comunicarse las modificaciones eventuales de dichos datos.

(3) Las empresas designadas deberán comunicar a las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes por lo menos con treinta (30) días de anticipación a la inauguración de los servicios respectivos, los tipos de aeronaves que se utilizarán y los horarios. Deberán también comunicar las modificaciones eventuales de dichos datos.

(4) La Autoridad Aeronáutica de una Parte Contratante deberá proporcionar a la Autoridad Aeronáutica de la otra Parte Contratante, cuando ella lo solicite, todos los datos y otros informes estadísticos necesarios para determinar el volumen, así como

lichen Herkunft und des endgültigen Bestimmungsortes des Verkehrs erforderlich sind, damit diese das Beförderungsangebot aller bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf den nach Artikel II Absatz 2 festgelegten Linien feststellen kann; es ist davon auszugehen, daß der genannte Austausch im Rahmen der Möglichkeiten der Vertragsparteien und nach Maßgabe ihrer gesetzlichen Bestimmungen vorzunehmen ist.

(5) Verstöße des Personals der von einer Vertragspartei bezeichneten Unternehmen gegen die Vorschriften für die Luftfahrt sind den Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei durch die Luftfahrtbehörden der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet der Verstoß begangen wurde, anzuzeigen. Handelt es sich um einen schweren Verstoß, so sind die genannten Behörden berechtigt, entsprechende Maßnahmen zu verlangen.

#### Artikel XIV

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien kann jederzeit ein Meinungsaustausch stattfinden, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung in allen die Anwendung und Auslegung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

#### Artikel XV

(1) Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans kann eine Vertragspartei jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gleiche gilt für die Erörterung der Auslegung und Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel XIV ohne Erfolg geblieben ist. Die Konsultation beginnt binnen sechzig (60) Tagen nach Eingang des Antrags.

(2) Der Antrag auf Einleitung einer Konsultation berührt nicht den zwingenden Charakter von Verwaltungsmaßnahmen, die die andere Vertragspartei in Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens getroffen hat oder treffen wird; dessen ungeachtet verpflichten sich die Vertragsparteien, sich vorläufigen Maßnahmen oder Entscheidungen, die das Schiedsgericht nach Artikel XVI Absatz 4 treffen kann, zu unterwerfen.

#### Artikel XVI

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder die Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel XV beigelegt werden kann, ist sie auf Verlangen einer der beiden Vertragsparteien einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei einen Schiedsrichter bestellt und beide Schiedsrichter sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen, der von den Regierungen der beiden Vertragsparteien zu bestellen ist. Die Schiedsrichter sind innerhalb von sechzig (60) Tagen, der Obmann innerhalb von neunzig (90) Tagen zu bestellen, 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 beiden Vertragsparteien oder ist er aus einem anderen Grunde verhindert, so soll sein Vertreter im Amt die entsprechenden Ernennungen vornehmen.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit und regelt sein Verfahren selbst. Seine Entscheidungen sind für beide Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Schiedsrichters; die Kosten des Obmanns sowie die sonsti-

también la procedencia real y destino final del tráfico, para que ella pueda constatar la capacidad de transporte ofrecida por todas las empresas designadas por la otra Parte Contratante, en las rutas especificadas según lo establecido en el artículo II inciso 2; queda entendido que dicho intercambio se realizará dentro de las posibilidades de las Partes Contratantes y en la medida que lo permitan sus disposiciones legales.

(5) Las infracciones a los reglamentos de navegación aérea que cometa el personal de las empresas designadas por una Parte Contratante, serán comunicadas a las Autoridades Aeronáuticas de dicha Parte Contratante por las Autoridades Aeronáuticas de la Parte Contratante en cuyo territorio se haya cometido la infracción. Si la infracción reviste un carácter grave, dichas Autoridades tendrán derecho a solicitar que se adopten medidas adecuadas.

#### Artículo XIV

En cualquier momento, podrá efectuarse un intercambio de opiniones entre las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, a fin de lograr una estrecha cooperación y entendimiento en todos los asuntos relacionados con la aplicación e interpretación del presente Acuerdo.

#### Artículo XV

(1) Con el objeto de examinar enmiendas al presente Acuerdo o al plan de rutas, cada una de las Partes Contratantes puede solicitar, en cualquier momento, una consulta. Lo mismo rige para el examen de la interpretación y aplicación del Acuerdo si, a juicio de una de las Partes Contratantes, el intercambio de opiniones previsto en el artículo XIV no ha dado resultado. La consulta comenzará dentro de los sesenta (60) días subsiguientes a la recepción de la solicitud.

(2) El pedido de consulta no enervará el carácter ejecutivo de las medidas administrativas dictadas o que se dicten por la otra Parte Contratante como consecuencia de la interpretación o aplicación del presente Acuerdo; no obstante, las Partes Contratantes se comprometen a ajustarse a las medidas o decisiones provisionales que pueda dictar el tribunal de arbitraje según lo establecido en el artículo XVI inciso 4.

#### Artículo XVI

(1) En caso de surgir algún desacuerdo respecto a la interpretación o aplicación del presente Acuerdo que no pueda solucionarse de conformidad con el artículo XV del mismo, la cuestión será sometida a un tribunal de arbitraje, a petición de una de las Partes Contratantes.

(2) El tribunal de arbitraje se constituirá en cada caso de forma que cada una de las Partes Contratantes designe un árbitro y los dos árbitros, de común acuerdo, elegirán a un ciudadano de un tercer Estado como árbitro dirimente, al que designarán los Gobiernos de las dos Partes Contratantes. Los árbitros serán designados en un plazo de sesenta (60) días y el árbitro dirimente en un plazo de noventa (90) días, a partir de la fecha en que una de las Partes Contratantes hubiere notificado a la otra su propósito de someter el desacuerdo a un tribunal de arbitraje.

(3) Si no se observan los plazos señalados en el inciso 2, cada una de las Partes Contratantes, a falta de otro acuerdo, puede solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que efectúe los nombramientos necesarios. En caso de que el Presidente tenga la nacionalidad de una de las dos Partes Contratantes o esté impedido por otras causas, su sustituto en el cargo efectuará los nombramientos correspondientes.

(4) El tribunal de arbitraje decidirá por mayoría de votos y adoptará su propio reglamento. Sus decisiones serán obligatorias para ambas Partes Contratantes. Cada una de las Partes Contratantes sufragará las costas de su árbitro; las costas del árbitro

gen durch das Schiedsverfahren notwendig werdenden Kosten werden von den beiden Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen.

#### Artikel XVII

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

#### Artikel XVIII

(1) Mit dem Inkrafttreten eines von beiden Vertragsparteien angenommenen allgemeinen mehrseitigen Luftverkehrsübereinkommens gebührt den Bestimmungen des mehrseitigen Übereinkommens der Vorrang.

(2) Alle Erörterungen darüber, inwieweit die Bestimmungen eines mehrseitigen Übereinkommens dieses Abkommen aufgehoben, ersetzt, geändert oder ergänzt haben, finden nach Artikel XV dieses Abkommens statt.

#### Artikel XIX

Dieses Abkommen tritt an die Stelle aller Rechte, Konzessionen oder Genehmigungen, die vorher von einer Vertragspartei den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei gewährt wurden; deren Fluglinienverkehr wird weiterhin in der gleichen Form betrieben, in der er bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt durchgeführt wurde, unbeschadet der Änderungen, die in Zukunft durch Anwendung dieses Abkommens vorgenommen werden könnten.

#### Artikel XX

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich in Buenos Aires ausgetauscht.

(2) Dieses Abkommen tritt dreißig (30) Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

(3) Jede Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit schriftlich kündigen. Die Kündigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) mitzuteilen. Das Abkommen tritt ein (1) Jahr nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern nicht die Kündigung vor Ablauf dieser Frist einvernehmlich zurückgenommen wird. Bestätigt die andere Vertragspartei den Eingang der Kündigung nicht, so gilt als Eingangstag der vierzehnte (14.) Tag nach Eingang der Mitteilung der Kündigung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO).

Geschehen zu Bonn am 18. September 1985 in zwei Urschriften, jede in deutscher und spanischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

dirimente, así como los demás gastos necesarios en la instancia arbitral, serán sufragadas en proporciones iguales por las dos Partes Contratantes.

#### Artículo XVII

El presente Acuerdo, todas las enmiendas y todo intercambio de notas según el artículo II inciso 2 serán comunicados a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), para su registro.

#### Artículo XVIII

(1) En el caso de que entrase en vigor un Convenio general multilateral sobre el transporte aéreo, prevalecerán entonces las disposiciones del Convenio multilateral.

(2) Todas las discusiones con el fin de determinar hasta qué punto el presente Acuerdo ha sido derogado, sustituido, modificado o complementado por las disposiciones del Convenio multilateral, se efectuarán de acuerdo con el artículo XV del presente Acuerdo.

#### Artículo XIX

El presente Acuerdo sustituye a todos los privilegios, concesiones o autorizaciones anteriormente acordados por una de las Partes Contratantes a empresas designadas por la otra Parte Contratante, cuyos servicios aéreos se seguirán prestando en la misma forma que se cumplieron hasta el presente, sin perjuicio de las modificaciones que puedan adoptarse en el futuro por aplicación del presente Acuerdo.

#### Artículo XX

(1) El presente Acuerdo será ratificado. Los instrumentos de ratificación serán canjeados tan pronto como sea posible en Buenos Aires.

(2) El presente Acuerdo entrará en vigencia treinta (30) días después del canje de los instrumentos de ratificación.

(3) Cada Parte Contratante puede denunciar por escrito en cualquier momento el presente Acuerdo. La denuncia será simultáneamente comunicada a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). El presente Acuerdo finalizará un (1) año después de la fecha de recepción de tal denuncia por la otra Parte Contratante, salvo que la denuncia sea retirada de común acuerdo antes de la fecha de expiración de este período. Cuando la otra Parte Contratante no acuse recibo de la denuncia, ésta se considerará recibida catorce (14) días después de la recepción por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

HECHO en Bonn, a 18 de septiembre de 1985, en dos ejemplares en lengua española y alemana, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Für die Bundesrepublik Deutschland  
Por la República Federal de Alemania  
Hans-Dietrich Genscher

Für die Argentinische Republik  
Por la República Argentina  
Caputo

**Gesetz**  
**zu dem Abkommen vom 28. Januar 1986**  
**zwischen der Bundesrepublik Deutschland**  
**und der Gabunischen Republik**  
**über den Luftverkehr**

Vom 22. April 1992

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

wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

**Artikel 2**

**Artikel 1**

Dem in Libreville am 28. Januar 1986 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Gabunischen Republik über den Luftverkehr

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

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 21 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

---

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt und wird im Bundesgesetzblatt verkündet.

Bonn, den 22. April 1992

Der Bundespräsident  
Weizsäcker

Der Bundeskanzler  
Dr. Helmut Kohl

Der Bundesminister für Verkehr  
Günther Krause

Der Bundesminister des Auswärtigen  
Genscher

**Abkommen  
zwischen der Bundesrepublik Deutschland  
und der Gabunischen Republik  
über den Luftverkehr**

**Accord  
entre la République fédérale d'Allemagne  
et la République Gabonaise  
relatif aux transports aériens**

Die Bundesrepublik Deutschland einerseits  
und  
die Gabunische Republik andererseits,  
im folgenden als Vertragsparteien bezeichnet –

in dem Wunsch, die Entwicklung des Luftverkehrs zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Gabunischen Republik zu fördern und die internationale Zusammenarbeit in diesem Bereich soweit wie möglich zu verwirklichen;

in dem Wunsch, die Grundsätze und Bestimmungen des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt, das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, auf diesen Verkehr anzuwenden;

in der Erwägung, daß die Entwicklung des Luftverkehrs zur Erhaltung der Freundschaft und des Verständnisses zwischen den Vertragsstaaten beitragen kann –

sind wie folgt übereingekommen:

**Titel I  
Allgemeine Bestimmungen**

**Artikel 1**

Die Vertragsparteien gewähren einander die in diesem Abkommen festgelegten Rechte im Hinblick auf die Einrichtung der in dem Unterzeichnungsprotokoll enthaltenen Fluglinienplan aufgeführten internationalen zivilen Luftverkehrsverbindungen.

**Artikel 2**

Für die Anwendung dieses Abkommens

1. bedeutet der Ausdruck „Zivilluftfahrt-Abkommen“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt; er umfaßt jeden nach Artikel 90 des Zivilluftfahrt-Abkommens angenommenen Anhang und jede Änderung der Anhänge oder des Zivilluftfahrt-Abkommens nach den Artikeln 90 und 94, die von den Vertragsparteien gebilligt worden ist;

2. bedeutet das Wort „Hoheitsgebiet“ für jede Vertragspartei die Landgebiete und angrenzenden Hoheitsgewässer, über welche diese Vertragspartei ihre Staatshoheit ausübt;

3. bedeutet der Ausdruck „Luftfahrtbehörden“

– in bezug auf die Gabunische Republik den Minister für zivile und kommerzielle Luftfahrt (Ministre de l'Aviation Civile et Commerciale),

La République fédérale d'Allemagne d'une part  
et  
la République Gabonaise d'autre part,  
dénommées ci-après Parties Contractantes:

désireuses de favoriser le développement des transports aériens entre la République fédérale d'Allemagne et la République Gabonaise et de poursuivre, dans la plus large mesure possible, la coopération internationale dans ce domaine;

désireuses d'appliquer à ces transports les principes et les dispositions de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

considérant que le développement des transports aériens peut contribuer à maintenir l'amitié et la compréhension entre les Etats contractants;

sont convenues de ce qui suit:

**Titre I  
Dispositions générales**

**Article 1**

Les Parties Contractantes s'accordent réciproquement les droits spécifiés au présent Accord, en vue de l'établissement des relations aériennes civiles internationales énumérées au Tableau de routes défini dans le Protocole de signature.

**Article 2**

Pour l'application du présent Accord:

1. le terme «la Convention» signifie la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago le septième jour du mois de décembre 1944 et embrasse toute annexe adoptée suivant l'article 90 de la Convention et toute modification des annexes ou de la Convention conformément aux articles 90 et 94, et approuvée par les Parties Contractantes;

2. le mot «territoire» s'entend, pour chaque Partie Contractante, des régions terrestres et des eaux territoriales y adjacentes sur lesquelles ladite Partie Contractante exerce sa souveraineté;

3. l'expression «Autorités Aéronautiques» signifie:

– en ce qui concerne la République Gabonaise, le Ministre de l'Aviation Civile et Commerciale;

- in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr
  - oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung solcher Aufgaben ermächtigt ist;
4. bedeutet der Ausdruck „bezeichnetes Unternehmen“ das Luftverkehrsunternehmen, das die eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei für den Betrieb des in diesem Abkommen festgelegten Fluglinienverkehrs schriftlich namentlich bezeichnet hat und das nach diesem Abkommen von der anderen Vertragspartei anerkannt worden ist;
5. haben die Ausdrücke „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“, „Luftverkehrsunternehmen“, „Landing zu nicht gewerblichen Zwecken“ die in Artikel 96 des Zivilluftfahrt-Abkommens festgelegte Bedeutung und
6. haben die Ausdrücke „Bordausrüstung“, „Bordvorräte“ und „Ersatzteile“ die in Anhang 9 des Zivilluftfahrt-Abkommens festgelegte Bedeutung;
7. bedeutet der Ausdruck „Fluglinienplan“ den im Unterzeichnungsprotokoll zu diesem Abkommen festgelegten Fluglinienplan sowie jede spätere Änderung.

### Artikel 3

(1) Die Gesetze und sonstigen Vorschriften jeder Vertragspartei bezüglich des Einflugs der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge in ihr Hoheitsgebiet und ihres Ausflugs aus demselben oder bezüglich des Betriebs und des Verkehrs dieser Luftfahrzeuge während ihres Aufenthalts innerhalb der Grenzen ihres Hoheitsgebiets finden auf die Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Anwendung.

(2) Die Fluggäste, die Besatzungen und die Absender von Fracht und Postsendungen sind verpflichtet, entweder persönlich oder mittels eines Dritten, der in ihrem Namen und für ihre Rechnung handelt, die Gesetze und sonstigen Vorschriften zu befolgen, die im Hoheitsgebiet jeder Vertragspartei den Einflug, den Aufenthalt und den Ausflug von Fluggästen, Besatzungen, Fracht und Postsendungen regeln, z. B. diejenigen, die für die Einreise, die Abfertigungsförmlichkeiten, die Einwanderung, den Zoll, die sich aus gesundheitspolizeilichen Vorschriften ergebenden Maßnahmen sowie die Devisenregelungen gelten.

(3) Jede Vertragspartei verpflichtet sich, ihren eigenen Luftverkehrsunternehmen bei der Anwendung der in diesem Artikel vorgesehenen Gesetze und sonstigen Vorschriften im Verhältnis zu dem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Luftverkehrsunternehmen keine Vorzugsbehandlung zu gewähren.

### Artikel 4

(1) Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine, die von der Vertragspartei, bei der das Luftfahrzeug eingetragen ist, ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind, werden für die Zeit ihrer Gültigkeit von der anderen Vertragspartei als gültig anerkannt, vorausgesetzt, daß die Anforderungen, nach denen diese Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine ausgestellt oder für gültig erklärt worden sind, den Mindestanforderungen, die gemäß dem Zivilluftfahrt-Abkommen jeweils aufgestellt werden, entsprechen oder darüber hinausgehen.

(2) Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, den Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind, für den Verkehr über ihrem Hoheitsgebiet die Anerkennung zu verweigern.

### Artikel 5

(1) Die von dem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und aus ihm wieder

### Article 3

(1) Les lois et règlements de chaque Partie Contractante relatifs à l'entrée et la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

(2) Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises et envois postaux seront tenus de se conformer, soit personnellement soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom et pour leur compte, aux lois et règlements régissant, sur le territoire de chaque Partie Contractante, l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, marchandises et envois postaux, tels que ceux qui s'appliquent à l'entrée, aux formalités de congé, à l'immigration, aux douanes, aux mesures découlant des règlements sanitaires et aux régimes des devises.

(3) Chaque Partie Contractante s'engage à ne pas accorder de préférence à ses propres entreprises de transports aériens par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante dans l'application des lois et règlements prévus par le présent article.

### Article 4

(1) Les certificats de navigabilité, ainsi que les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par la Partie Contractante dans laquelle l'aéronef est immatriculé et non périmés, seront reconnus valables par l'autre Partie Contractante, à condition toutefois que les conditions sous lesquelles ces certificats, brevets et licences ont été délivrés ou validés soient équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies en conformité avec la Convention.

(2) Chaque Partie Contractante se réserve, cependant, le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés par l'autre Partie Contractante.

### Article 5

(1) Les aéronefs, utilisés par l'entreprise désignée d'une des Parties Contractantes, et qui pénètrent dans le territoire de l'autre Partie Contractante pour en ressortir, ou pour le survoler, seront, y

ausfliegen oder es überfliegen, einschließlich der Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben, vorausgesetzt, daß diese Ausrüstungen und Versorgungsgüter bis zu ihrer Wiederausfuhr an Bord der Luftfahrzeuge verbleiben.

(2) Treibstoffe, Schmieröle, Bordvorräte, Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände, die in das Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei vorübergehend eingeführt werden, um dort unmittelbar oder nach Lagerung in die Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingeladen und eingebaut 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.

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

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

## Titel II

### Vereinbarer Linienverkehr

#### Artikel 6

Die beiden Vertragsparteien gewähren einander das Recht, den in dem Fluglinienplan festgelegten Fluglinienverkehr von jeder von ihnen betreiben zu lassen. Dieser Linienverkehr wird im folgenden als „vereinbarter Linienverkehr“ bezeichnet.

#### Artikel 7

(1) Jede Vertragspartei hat das Recht, der anderen Vertragspartei ein Luftverkehrsunternehmen für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs auf den im Fluglinienplan festgelegten Linien schriftlich zu bezeichnen.

(2) Nach Eingang dieser Bezeichnung muß die andere Vertragspartei vorbehaltlich des Absatzes 3 des vorliegenden Artikels und des Artikels 9 dem so bezeichneten Unternehmen unverzüglich die entsprechenden Betriebsgenehmigungen erteilen.

(3) Die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei können von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die gemäß dem Zivilluftfahrt-Abkommen durch die von den genannten Behörden üblicherweise und vernünftigerweise angewendeten Gesetze und sonstigen Vorschriften im Bereich des technischen und kommerziellen Betriebs des internationalen Fluglinienverkehrs vorgeschrieben sind.

(4) Sind die in den Absätzen 1 und 2 vorgesehenen Förmlichkeiten erfüllt, so kann das so bezeichnete und ermächtigte Unternehmen jederzeit den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs aufnehmen, vorausgesetzt, daß dies nicht geschieht, bevor ein nach Artikel 14 aufgestellter Tarif dafür in Kraft gesetzt worden ist.

#### Artikel 8

(1) Das von einer Vertragspartei bezeichnete Unternehmen kann in den Flughäfen und Städten der anderen Vertragspartei, in denen es eine eigene Vertretung einzurichten beabsichtigt, sein eigenes erforderliches technisches und Verwaltungspersonal unterhalten.

compris les carburants, lubrifiants, pièces de rechange, équipements normaux et provisions de bord, exonérés de droits de douane et autres taxes prélevés sur les marchandises à l'entrée, à la sortie ou en transit, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

(2) Les carburants, lubrifiants, provisions de bord, pièces de rechange et équipements normaux, introduits temporairement dans le territoire de l'une des Parties Contractantes pour y être, immédiatement ou après entreposage, embarqués et installés sur les aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante, ou pour être réexportés d'une autre façon du territoire de la Partie Contractante mentionnée en premier lieu, seront exonérés des droits de douane et autres taxes mentionnés au paragraphe 1 du présent article.

(3) Les carburants et lubrifiants pris, dans le territoire de l'une des Parties Contractantes, à bord des aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante, et qui sont utilisés dans le service aérien international, seront exonérés des droits de douane et autres taxes mentionnés au paragraphe 1 du présent article, et de toutes taxes spéciales éventuelles sur la consommation.

(4) Chaque Partie Contractante pourra placer sous contrôle douanier les marchandises mentionnées aux paragraphes 1 à 3 du présent article.

## Titre II

### Services agréés

#### Article 6

Les deux Parties Contractantes s'accordent réciproquement le droit de faire exploiter par chacune d'elles les services aériens spécifiés au Tableau de routes. Lesdits services seront dorénavant désignés par l'expression «services agréés».

#### Article 7

(1) Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie Contractante une entreprise de transports aériens pour l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées au Tableau de routes.

(2) Dès réception de cette désignation, l'autre Partie Contractante devra, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article et de celles de l'article 9 du présent Accord, accorder sans délai à l'entreprise ainsi désignée les autorisations d'exploitation appropriées.

(3) Les Autorités Aéronautiques de l'une des Parties Contractantes pourront exiger que l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante fasse la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites, dans le domaine de l'exploitation technique et commerciale des services aériens internationaux, par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par lesdites autorités, conformément aux dispositions de la Convention.

(4) Une fois accomplies les formalités prévues aux paragraphes 1 et 2 du présent article, l'entreprise ainsi désignée et autorisée pourra à tout moment commencer l'exploitation des services agréés, pourvu que celle-ci n'intervienne pas avant la mise en vigueur d'un tarif la régissant et établi conformément aux dispositions de l'article 14 du présent Accord.

#### Article 8

(1) L'entreprise désignée par une Partie Contractante pourra maintenir son propre personnel technique et administratif indispensable sur les aéroports et dans les villes de l'autre Partie Contractante où elle a l'intention d'avoir sa propre représentation.



(2) Soweit das bezeichnete Unternehmen von der Unterhaltung einer eigenen Organisation in den Flughäfen der anderen Vertragspartei absieht, läßt es nach Möglichkeit die in Betracht kommenden Arbeiten durch das Personal der Flughäfen oder des von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmens ausführen.

#### Artikel 9

(1) Jede Vertragspartei hat das Recht, die in Artikel 7 Absatz 2 vorgesehenen Betriebsgenehmigungen nicht zu gewähren, wenn sie nicht überzeugt ist, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Kontrolle des Unternehmens der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat, oder Staatsangehörigen dieser Vertragspartei zustehen.

(2) Jede Vertragspartei hat das Recht, eine Betriebsgenehmigung zu widerrufen, die Ausübung der in Artikel 6 festgelegten Rechte durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei einzuschränken oder auszusetzen,

- a) wenn sie nicht überzeugt ist, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Kontrolle dieses Unternehmens der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat, oder Staatsangehörigen dieser Vertragspartei zustehen,
- b) wenn dieses Unternehmen die Gesetze und sonstigen Vorschriften der diese Rechte gewährenden Vertragspartei nicht befolgt oder
- c) wenn dieses Unternehmen diese Rechte nicht unter den in diesem Abkommen vorgeschriebenen Bedingungen ausübt.

(3) Sofern die Einschränkung, die Aussetzung oder der Widerruf nicht erforderlich ist, um weitere besonders schwerwiegende Verstöße gegen die genannten Gesetze und sonstigen Vorschriften zu vermeiden, darf dieses Recht erst nach der in Artikel 17 vorgesehenen Konsultation mit der anderen Vertragspartei ausgeübt werden. Scheitert diese Konsultation, so wird das Schiedsverfahren nach Artikel 18 angewandt.

#### Artikel 10

(1) Der Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs zwischen dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland und dem Hoheitsgebiet der Gabunischen Republik und umgekehrt, der auf den im Fluglinienplan festgelegten Linien erfolgt, ist für die beiden Vertragsparteien ein grundlegendes und wesentliches Recht.

(2) Die beiden Vertragsparteien achten darauf, daß in allen Bereichen, die mit der Ausübung der sich aus diesem Abkommen ergebenden Rechte in Zusammenhang stehen, der Grundsatz der Gleichheit und Gegenseitigkeit angewendet wird.

(3) Den bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien wird eine gerechte und gleiche Behandlung zugesichert; sie müssen gleiche Möglichkeiten und Rechte haben und den Grundsatz einer gleichen Aufteilung des Beförderungsangebots für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs beachten.

(4) Sie haben auf den gemeinsamen Strecken auf ihre gegenseitigen Interessen Rücksicht zu nehmen, um ihren jeweiligen Linienverkehr nicht ungebührlich zu beeinträchtigen.

#### Artikel 11

Vorbehaltlich dieses Abkommens genießt das von jeder Vertragspartei bezeichnete Unternehmen die folgenden Vorrechte beim Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs auf einer festgelegten Linie:

- a) das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen,
- b) in ihrem Hoheitsgebiet zu nicht gewerblichen Zwecken zu landen,
- c) in ihrem Hoheitsgebiet an den im Fluglinienplan festgelegten Punkten zu landen, um Fluggäste, Fracht und Post im internationalen Verkehr aufzunehmen oder abzusetzen.

(2) Dans la mesure où l'entreprise désignée renonce à avoir une organisation propre sur les aéroports de l'autre Partie Contractante, elle chargera, autant que possible, des travaux éventuels le personnel des aéroports ou celui de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

#### Article 9

(1) Chaque Partie Contractante aura le droit de ne pas accorder les autorisations d'exploitation prévues au paragraphe 2 de l'article 7 lorsque ladite Partie Contractante n'est pas convaincue qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci.

(2) Chaque Partie Contractante aura le droit de révoquer une autorisation d'exploitation, de limiter ou de suspendre l'exercice, par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, des droits spécifiés à l'article 6 du présent Accord lorsque:

- a) elle ne sera pas convaincue qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise, ou à des ressortissants de celle-ci, ou que
- b) cette entreprise ne se sera pas conformée aux lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces droits, ou que
- c) cette entreprise n'exploitera pas ces droits dans les conditions prescrites par le présent Accord.

(3) A moins que la limitation, la suspension ou la révocation ne soit nécessaire pour éviter de nouvelles infractions particulièrement graves auxdits lois et règlements, un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation, prévue à l'article 17, avec l'autre Partie Contractante. En cas d'échec de cette consultation, il sera recouru à l'arbitrage conformément à l'article 18 du présent Accord.

#### Article 10

(1) L'exploitation des services agréés entre le territoire de la République Gabonaise et le territoire de la République fédérale d'Allemagne et vice versa, services exploités sur les routes spécifiées au Tableau de routes, constitue pour les deux Parties Contractantes un droit fondamental et primordial.

(2) Les deux Parties Contractantes sont d'accord pour faire appliquer le principe de l'égalité et de la réciprocité dans tous les domaines relatifs à l'exercice des droits résultant du présent Accord.

(3) Les entreprises désignées des deux Parties Contractantes seront assurées d'un traitement juste et équitable; elles devront bénéficier de possibilités et de droits égaux et respecter le principe d'une répartition égale de la capacité à offrir pour l'exploitation des services agréés.

(4) Elles devront prendre en considération sur les parcours communs leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter indûment leurs services respectifs.

#### Article 11

Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée par chaque Partie Contractante jouira des privilèges suivants en exploitant un service agréé sur une route spécifiée:

- a) survoler sans atterrir le territoire de l'autre Partie Contractante;
- b) faire escale sur ledit territoire pour des fins non commerciales, et
- c) faire escale sur ledit territoire aux points spécifiés au Tableau de routes en vue d'embarquer ou de débarquer en trafic international des passagers, des marchandises et du courrier.

## Artikel 12

(1) Auf jeder der im Fluglinienplan festgelegten Linien dient der vereinbarte Linienverkehr vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das dem üblichen und vernünftigerweise voraussehbaren Bedarf des internationalen Luftverkehrs von und nach dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, die das diesen Linienverkehr betreibende Unternehmen bezeichnet hat.

(2) Das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei kann den Verkehrsbedarf zwischen dem Hoheitsgebiet der von den im Fluglinienplan festgelegten Linien berührten dritten Staaten und dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Linienverkehrs im Rahmen des in Absatz 1 vorgesehenen Gesamtbeförderungsangebots befriedigen.

(3) Um den Erfordernissen eines unvorhergesehenen oder zeitweiligen Verkehrsaufkommens auf denselben Linien gerecht zu werden, haben die bezeichneten Unternehmen miteinander geeignete Maßnahmen zur Bewältigung dieser vorübergehenden Erhöhung des Verkehrsaufkommens zu untersuchen. Sie legen das Ergebnis ihrer Konsultationen den Luftfahrtbehörden ihres jeweiligen Landes zur Genehmigung vor, die einander konsultieren können, falls sie dies für zweckdienlich halten.

(4) Falls das bezeichnete Unternehmen der einen Vertragspartei auf einer oder mehreren Linien das von ihr bereitzustellende Beförderungsangebot ganz oder teilweise nicht ausnutzen möchte, verständigt es sich mit dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei, um diesem für einen bestimmten Zeitraum dieses Angebot ganz oder teilweise zu übertragen. Das bezeichnete Unternehmen, das seine Rechte ganz oder teilweise übertragen hat, kann diese am Ende des genannten Zeitraums wieder übernehmen.

## Artikel 13

(1) Die bezeichneten Unternehmen legen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien spätestens fünfundvierzig (45) Tage vor Aufnahme des Betriebs des vereinbarten Linienverkehrs die Art der Beförderung, die eingesetzten Flugzeugmuster und die vorgesehenen Flugpläne zur Genehmigung vor. Dieser Zeitraum kann bei späteren Änderungen auf dreißig (30) Tage verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

(2) Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei übermitteln den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen statistischen Unterlagen, die erforderlich sind, um das im vereinbarten Linienverkehr von dem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei bereitgestellte Beförderungsangebot zu überwachen und gegebenenfalls zu revidieren. Diese Unterlagen enthalten alle Angaben, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und der Bestimmung des von diesem Unternehmen im vereinbarten Linienverkehr beförderten Verkehrs erforderlich sind.

## Artikel 14

(1) Die Tarife für den vereinbarten Linienverkehr werden unter Berücksichtigung aller in Frage kommenden Umstände, einschließlich der Kosten des Betriebs, der Erzielung eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten des Dienstes, z. B. Fluggeschwindigkeit und Bequemlichkeit, der von den anderen Luftverkehrsunternehmen, welche dieselben festgelegten Linien betreiben, angewendeten Tarife, in angemessener Höhe festgesetzt. Diese Tarife werden nach den Absätzen 2 und 3 festgesetzt.

(2) Die in Absatz 1 genannten Tarife sowie die parallel dazu angewandten Provisionssätze werden, wenn möglich, für jede der festgelegten Linien zwischen den bezeichneten Unternehmen in Konsultation mit anderen Luftverkehrsunternehmen, welche diese Linie ganz oder teilweise betreiben, vereinbart. Eine solche Vereinbarung richtet sich nach Möglichkeit nach dem Tariffestsetzungssystem des Internationalen Luftverkehrsverbands (IATA). Die so vereinbarten Tarife werden den Luftfahrtbehörden

## Article 12

(1) Sur chacune des routes spécifiées au Tableau de routes, les services agréés auront pour objectif primordial la mise en œuvre d'une capacité adaptée aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles du trafic aérien international en provenance ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui aura désigné l'entreprise exploitant lesdits services.

(2) L'entreprise désignée de chaque Partie Contractante pourra satisfaire, dans la limite de la capacité globale prévue au paragraphe 1 du présent article, aux besoins de trafic entre les territoires des Etats tiers situés sur les routes spécifiées au Tableau de routes et le territoire de l'autre Partie Contractante, compte tenu des services locaux et régionaux.

(3) Pour répondre aux exigences d'un trafic imprévu ou momentané sur ces mêmes routes, les entreprises désignées devront étudier entre elles des mesures appropriées pour satisfaire à cette augmentation temporaire du trafic. Elles soumettront le résultat de leurs consultations à l'approbation des Autorités Aéronautiques de leurs pays respectifs qui pourront se consulter si elles le jugent utile.

(4) Au cas où l'entreprise désignée de l'une des Parties Contractantes ne désirerait pas utiliser sur une ou plusieurs routes, soit une fraction soit la totalité de la capacité de transport qu'elle devrait offrir compte tenu de ses droits, elle s'entendra avec l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante en vue de transférer à celle-ci, pour un temps déterminé, la totalité ou une fraction de la capacité de transport en cause. L'entreprise désignée qui aura transféré tout ou partie de ses droits pourra les reprendre au terme de ladite période.

## Article 13

(1) Les entreprises désignées soumettront pour approbation aux Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes, quarante-cinq (45) jours au plus tard avant le début de l'exploitation des services agréés, la nature du transport, les types d'avions utilisés et les horaires envisagés. Ce délai pourrait être réduit à trente (30) jours dans le cas de changements ultérieurs, sous réserve de l'accord desdites Autorités.

(2) Les Autorités Aéronautiques d'une Partie Contractante fourniront aux Autorités Aéronautiques de l'autre Partie Contractante, sur la demande de ces dernières, toutes les données statistiques périodiques nécessaires au contrôle et à la révision éventuelle de la capacité fournie sur les services agréés par l'entreprise désignée par la première Partie Contractante. De telles données comprendront tous les renseignements pouvant permettre de déterminer l'importance du trafic transporté par cette entreprise sur les services agréés, ainsi que l'origine et la destination d'un tel trafic.

## Article 14

(1) Les tarifs sur tout service agréé seront établis à des niveaux raisonnables en prenant en considération tous les facteurs afférents, y compris le coût d'exploitation, la réalisation d'un profit raisonnable, les caractéristiques du service telles que les conditions de vitesse et de confort et les tarifs des autres entreprises de transports aériens exploitant les mêmes routes spécifiées. Ces tarifs seront fixés conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article.

(2) Les tarifs visés au paragraphe 1 ci-dessus de même que les taux de commission de gérance utilisés parallèlement à ces tarifs feront, si possible, l'objet d'un accord en ce qui concerne chacune des routes spécifiées entre les entreprises désignées en consultation avec d'autres entreprises de transports aériens exploitant tout ou partie de cette route. Et toutes les fois que ce sera possible, un pareil accord s'inspirera du système de fixation des tarifs de l'Association du Transport Aérien International (I.A.T.A.). Les

der beiden Vertragsparteien spätestens fünfundvierzig (45) Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Zeitraum kann bei späteren Änderungen auf dreißig (30) Tage verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

(3) Kommt zwischen den bezeichneten Unternehmen eine Einigung über diese Tarife nicht zustande oder kann ein Tarif aus einem anderen Grund nicht nach Absatz 2 festgesetzt werden, so bemühen sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien, nach dem in Artikel 17 vorgesehenen Konsultationsverfahren eine Regelung herbeizuführen.

(4) Wird zwischen den Luftfahrtbehörden ein Einvernehmen bezüglich der Festlegung eines Tarifs nach Absatz 2 nicht erzielt oder können sie sich über die Festlegung eines nach Absatz 3 vorgelegten Tarifs nicht einigen, so wird die Streitigkeit nach Artikel 18 geregelt.

(5) Ein Tarif tritt nicht in Kraft, wenn die Luftfahrtbehörden einer der Vertragsparteien damit nicht zufrieden sind, es sei denn, das Inkrafttreten erfolgt aufgrund des Artikels 18.

(6) Wurden Tarife gemäß diesem Artikel festgelegt, so bleiben diese Tarife so lange in Kraft, bis neue Tarife entweder durch Konsultationen oder im Rahmen eines Schiedsverfahrens nach diesem Artikel festgelegt worden sind.

#### Artikel 15

Die beiden Vertragsparteien kommen überein, daß ihre bezeichneten Unternehmen einander nach Bedarf konsultieren können, um ihren jeweiligen Fluglinienverkehr zu koordinieren.

#### Artikel 16

(1) Jede der Vertragsparteien gewährt dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei unter dem Vorbehalt der Gegenseitigkeit das Recht, den Einnahmenüberschuß im normalen Luftverkehrsbetrieb gemäß den im Hoheitsgebiet jeder Vertragspartei geltenden Gesetzen und sonstigen Vorschriften zum Gesellschaftssitz zu transferieren.

(2) Sind beide Vertragsparteien durch eine Sonderübereinkunft gebunden, so findet diese Anwendung.

### Titel III

#### Konsultation – Schiedsverfahren – Kündigung

#### Artikel 17

(1) Jede Vertragspartei kann jederzeit eine Konsultation zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien hinsichtlich der Auslegung, der Anwendung oder von Änderungen dieses Abkommens beantragen.

(2) Diese Konsultation beginnt spätestens sechzig (60) Tage nach Eingang des Antrags.

(3) Änderungen dieses Abkommens, die beschlossen wurden, treten nach ihrer Bestätigung durch einen Notenwechsel auf diplomatischem Weg in Kraft.

#### Artikel 18

(1) Falls eine Streitigkeit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 17 entweder zwischen den Luftfahrtbehörden oder durch direkte Verhandlungen zwischen den Regierungen der Vertragsparteien beigelegt werden kann, ist sie auf Antrag einer Vertragspartei einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(2) Werden die beiden Schiedsrichter nicht innerhalb von zwei Monaten bestellt, nachdem eine Vertragspartei vorgeschlagen

tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes au moins quarante-cinq (45) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur. Ce délai pourrait être réduit à trente (30) jours dans le cas de changements ultérieurs, sous réserve de l'accord desdites Autorités.

(3) Si les entreprises désignées ne peuvent se mettre d'accord sur ces tarifs, ou si pour une autre raison un tarif ne peut être adopté conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforceront d'aboutir à un règlement selon la procédure de consultation prévue à l'article 17 du présent Accord.

(4) Si les Autorités Aéronautiques ne peuvent convenir de la fixation d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, ou ne peuvent se mettre d'accord sur la détermination d'un tarif soumis conformément aux dispositions du paragraphe 3 ci-dessus, le différend sera réglé selon les dispositions de l'article 18 du présent Accord.

(5) Aucun tarif n'entrera en vigueur si les Autorités Aéronautiques de l'une des Parties Contractantes n'en sont pas satisfaites, à moins que ce ne soit en vertu des dispositions de l'article 18 du présent Accord.

(6) Lorsque des tarifs auront été établis conformément aux dispositions du présent article, ces tarifs resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été établis soit par voie de consultation soit par recours à l'arbitrage conformément aux dispositions du présent article.

#### Article 15

Les deux Parties Contractantes conviennent que leurs entreprises désignées pourront se consulter chaque fois que de besoin afin de coordonner leurs services aériens respectifs.

#### Article 16

(1) Chacune des Parties Contractantes, sous réserve de réciprocité, accordera à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante le droit de transférer au siège social les excédents de recettes sur les dépenses dans l'exploitation aérienne normale, conformément aux lois et règlements en vigueur dans le territoire de chaque Partie Contractante.

(2) Si les deux Parties Contractantes sont liées par une convention spéciale, celle-ci sera applicable.

### Titre III

#### Consultation – Arbitrage – Dénonciation

#### Article 17

(1) Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, demander une consultation entre les Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes pour l'interprétation, l'application ou les modifications du présent Accord.

(2) Cette consultation commencera, au plus tard, dans les soixante (60) jours à compter du jour de réception de la demande.

(3) Les modifications qu'il aurait été décidé d'apporter au présent Accord entreront en vigueur après leur confirmation par un échange de lettres par voie diplomatique.

#### Article 18

(1) Au cas où un différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord n'aurait pu être réglé conformément aux dispositions de l'article 17, soit entre les Autorités Aéronautiques, soit entre les Gouvernements des Parties Contractantes par voie de négociations directes, il sera soumis, sur demande d'une des Parties Contractantes, à un tribunal arbitral.

(2) Si dans un délai de deux mois à compter du jour où l'une des deux Parties Contractantes a proposé le règlement arbitral du

hat, den Streitfall auf dem Schiedsweg zu regeln, oder sind sich im Lauf des folgenden Monats die Schiedsrichter nicht über die Bestellung eines Obmanns einig geworden, so kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen.

(3) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit, wenn es ihm nicht gelingt, die Streitigkeit auf gutlichem Weg beizulegen. Soweit die Vertragsparteien nichts Gegenteiliges beschließen, regelt das Schiedsgericht die Grundsätze seines Verfahrens selbst und bestimmt seinen Sitz.

(4) Die Vertragsparteien verpflichten sich, den vorläufigen Maßnahmen, die im Lauf des Verfahrens angeordnet werden, sowie dem Schiedsspruch nachzukommen; dieser muß in allen Fällen berücksichtigt werden.

(5) Wenn eine der Vertragsparteien den Entscheidungen des Schiedsgerichts nicht nachkommt, kann die andere Vertragspartei während der Dauer dieses Versäumnisses die Rechte oder Vorrechte, die sie der in Verzug befindlichen Vertragspartei aufgrund dieses Abkommens eingeräumt hat, beschränken, ruhen lassen oder widerrufen.

(6) Jede Vertragspartei ist für die Vergütung des von ihr bestellten Schiedsrichters und des bereitgestellten Hilfspersonals verantwortlich, und die beiden Vertragsparteien tragen alle sonstigen durch die Tätigkeit des Schiedsgerichts und des Obmanns verursachten Kosten zu gleichen Teilen.

#### Artikel 19

Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich und auf diplomatischem Weg ihren Beschluß notifizieren, dieses Abkommen zu kündigen. Diese Notifikation wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation übermittelt. Wird eine solche Kündigung ausgesprochen, so tritt dieses Abkommen zwölf (12) Monate nach Eingang der Notifikation bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern die Notifikation nicht vor Ablauf dieser Frist einvernehmlich zurückgezogen wird. Bestätigt die andere Vertragspartei den Eingang nicht, so gilt die Kündigung fünfzehn (15) Tage nach ihrem Eingang bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation als eingegangen.

#### Titel IV Schlußbestimmungen

##### Artikel 20

Tritt ein von beiden Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Konsultationen über die Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen aufhebt, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 17 statt.

##### Artikel 21

(1) Jede der Vertragsparteien notifiziert der anderen den Abschluß der nach der Verfassung für das Inkrafttreten dieses Abkommens erforderlichen Verfahren; das Abkommen tritt mit dem Datum der letzten Notifikation in Kraft.

(2) Bis zum Abschluß der in Absatz 1 genannten Verfahren wird dieses Abkommen jedoch mit dem Datum der Unterzeichnung vorläufig angewendet.

##### Artikel 22

Dieses Abkommen tritt an die Stelle aller bisherigen Abkommen zwischen den Vertragsparteien auf dem Gebiet des internationalen Fluglinienverkehrs.

litige, les deux arbitres n'ont pas été désignés, ou si, dans le cours du mois suivant, les arbitres ne se sont pas mis d'accord sur la désignation du président, chaque Partie Contractante pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale de procéder aux désignations nécessaires.

(3) Le tribunal arbitral décide à la majorité de voix, s'il ne parvient pas à régler le différend à l'amiable. Pour autant que les Parties Contractantes ne conviennent rien de contraire, il établit lui-même ses principes de procédure et détermine son siège.

(4) Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer aux mesures provisoires qui pourront être édictées au cours de l'instance ainsi qu'à la décision arbitrale; cette dernière devra dans tous les cas être prise en considération.

(5) Si l'une des Parties Contractantes ne se conforme pas aux décisions des arbitres, l'autre Partie Contractante pourra, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent Accord à la Partie Contractante en défaut.

(6) Chaque Partie Contractante sera responsable de la rétribution de l'arbitre qu'elle aura désigné et du personnel auxiliaire fourni, et les deux Parties Contractantes partageront également toutes autres dépenses occasionnées par les activités du tribunal et celles du président.

#### Article 19

Chaque Partie Contractante pourra à tout moment notifier à l'autre Partie Contractante par écrit et par voie diplomatique sa décision de dénoncer le présent Accord. Une telle notification sera simultanément communiquée à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Si un tel avis est donné, le présent Accord sera résilié douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'accusé de réception par l'autre Partie Contractante, la notification sera considérée comme reçue quinze (15) jours après la réception de la notification par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

#### Titre IV Dispositions finales

##### Article 20

Si les deux Parties Contractantes adhèrent à une même convention multilatérale générale en matière de transport aérien, les dispositions de cette convention primeront celles du présent Accord. Les consultations visant à établir dans quelle mesure une convention multilatérale abroge, remplace, modifie ou complète le présent Accord, auront lieu conformément à son article 17.

##### Article 21

(1) Chacune des Parties Contractantes notifiera à l'autre l'accomplissement des procédures constitutionnellement requises pour la mise en vigueur du présent Accord qui prendra effet à la date de la dernière notification.

(2) Toutefois, en attendant l'accomplissement des procédures visées au paragraphe 1 du présent article, les dispositions du présent Accord seront provisoirement appliquées à la date de leur signature.

##### Article 22

Le présent Accord remplacera tous les accords antérieurs conclus entre les Parties Contractantes dans le domaine des services aériens internationaux.

Artikel 23

Dieses Abkommen sowie alle seine späteren Änderungen werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zur Registrierung mitgeteilt.

Zu Urkund dessen haben die unterzeichneten Bevollmächtigten nach Austausch ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten dieses Abkommen unterschrieben.

Geschehen zu Libreville am 28. Januar 1986 in zwei Urschriften, jede in deutscher und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Article 23

Le présent Accord, ainsi que toutes modifications ultérieures, seront communiqués à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.) pour y être enregistrés.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont signé le présent Accord.

Fait à Libreville, le 28 janvier 1986, en quatre exemplaires, dont deux en langue allemande et deux en langue française, chacun des quatre textes faisant également foi.

Für die Bundesrepublik Deutschland  
Pour la République fédérale d'Allemagne  
German Hauptmann

Für die Gabunische Republik  
Pour la République Gabonaise  
Michel Essonghe

---

**Gesetz**  
**zu dem Abkommen vom 2. November 1987**  
**zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Neuseeland**  
**über den Luftverkehr**

**Vom 22. April 1992**

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

**Artikel 1**

Dem in Bonn am 2. November 1987 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Neuseeland 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 18 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

---

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt und wird im Bundesgesetzblatt verkündet.

Bonn, den 22. April 1992

Der Bundespräsident  
Weizsäcker

Der Bundeskanzler  
Dr. Helmut Kohl

Der Bundesminister für Verkehr  
Günther Krause

Der Bundesminister des Auswärtigen  
Genscher

**Abkommen  
zwischen der Bundesrepublik Deutschland  
und Neuseeland  
über den Luftverkehr**

**Air Transport Agreement  
between the Federal Republic of Germany  
and New Zealand**

Die Bundesrepublik Deutschland  
und  
Neuseeland –

The Federal Republic of Germany  
and  
New Zealand –

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

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

in dem Wunsch, ein Abkommen über die Aufnahme und den Betrieb des Fluglinienverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen –

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

sind wie folgt übereingekommen:

Have agreed as follows:

**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 den Bundesminister für Verkehr, in bezug auf Neuseeland den für Zivilluftfahrt zuständigen Minister oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;
- b) „bezeichnetes Unternehmen“: ein Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll.

(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 vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt in der jeweils gültigen Fassung festgelegte Bedeutung mit der Maßgabe, daß im Fall von Neuseeland der Begriff „Hoheitsgebiet“ die Cookinseln, Niue und Tokelau ausschließt.

**Artikel 2**

**Gewährung von Rechten**

(1) Eine Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zur Durchführung 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,

**Article 1**

**Definitions**

(1) For the purposes of the present Agreement, unless the text otherwise requires:

- a) the term “aeronautical authorities” shall mean in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Minister of Transport; in the case of New Zealand, the Minister responsible for Civil Aviation; or in both cases any other person or agency authorized to perform the functions exercised by the said authorities;
- b) the term “designated airline” shall mean an airline that one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with Article 3 of the present Agreement as being an airline which is to operate international air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement.

(2) The terms “territory”, “air service”, “international air service” and “stop for non-traffic purposes” shall, for the purpose of the present Agreement, have the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention of December 7, 1944, on International Civil Aviation as amended at present or in future, provided that, in the case of New Zealand, the term “territory” shall exclude the Cook Islands, Niue and Tokelau.

**Article 2**

**Grant of Rights**

(1) Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party for the purpose of operating international air services by designated airlines over the routes specified in accordance with paragraph (2) of this Article,

- a) the right to fly across its territory without landing;
- b) the right to land in its territory for non-traffic purposes and

c) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet an den Punkten, die in den nach Absatz 2 festgelegten Linien aufgeführt sind, zu landen, um Fluggäste, Post und Fracht gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

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

(3) Die Absätze 1 und 2 sind nicht so auszulegen, als gewährten sie einem bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei das Recht, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gewerblich Fluggäste, Post und Fracht an Bord zu nehmen, die für einen anderen Punkt im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind.

### Artikel 3

#### Bezeichnung und Genehmigung von Unternehmen

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

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

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, erteilt vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 unverzüglich die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs.

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

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

### Artikel 4

#### Widerruf oder Aussetzung von Betriebsgenehmigungen

(1) Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen, aussetzen 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. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 3 Absatz 4 nicht erbracht wird. Von diesem Recht macht eine Vertragspartei nur nach einer Konsultation nach Artikel 13 Gebrauch, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

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

c) the right to land in its territory at the points named on the routes specified in accordance with paragraph (2) of this Article, in order to take on or discharge passengers, mail and/or cargo on a commercial basis.

(2) The routes over which the designated airlines of the Contracting Parties will be authorized to operate international air services shall be specified in a Route Schedule to be agreed upon in an exchange of notes between the Governments of the Contracting Parties.

(3) Nothing in paragraphs (1) and (2) of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

### Article 3

#### Designation and Authorization of Airlines

(1) The international air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement may be started at any time provided

- a) the Contracting Party to whom the rights specified in paragraph (1) of Article 2 are granted, has designated one or several airlines in writing, and
- b) the Contracting Party granting these rights has authorized the designated airline or airlines to initiate the air services.

(2) The Contracting Party granting these rights shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, give without delay the said authorization to operate the international air service.

(3) Each Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy it that it is qualified to meet the requirements prescribed under the laws and regulations of the first Contracting Party governing the operation of international air traffic.

(4) Each Contracting Party may withhold the exercise of the rights provided for in Article 2 of the present Agreement from any airline designated by the other Contracting Party if such airline is not able to prove upon request that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals or corporations of the other Contracting Party or in that Party itself.

### Article 4

#### Revocation or Suspension of Operating Authorizations

(1) Each Contracting Party may revoke, suspend, or limit by the imposition of conditions, the authorization granted in accordance with paragraph (2) of Article 3 of the present Agreement in the event of failure by a designated airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting the rights or to comply with the provisions of the present Agreement or to fulfil the obligations arising therefrom. This shall also apply if the proof referred to in paragraph (4) of Article 3 is not furnished. Each Contracting Party shall exercise this right only after consultation as provided for in Article 13 of the present Agreement, unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

(2) Each Contracting Party shall have the right by written communication to the other Contracting Party to replace subject to the provisions of Article 3 an airline it has designated by another airline. The newly designated airline shall have the same rights and be subject to the same obligations as the airline which it replaces.



**Artikel 5****Benutzergebühren**

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

**Artikel 6****Zölle**

(1) Die von einem 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, technischen Verbrauchsgüter, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben. Das gilt auch, soweit die an Bord der genannten Luftfahrzeuge befindlichen Waren auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet der letztgenannten Vertragspartei verbraucht werden.

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

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

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

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

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

**Artikel 7****Transfer von Einkünften**

Vorbehaltlich etwaiger Devisenvorschriften, die von einer Vertragspartei als für alle anderen Länder allgemein geltend angewendet werden, hat jedes bezeichnete Unternehmen das Recht, auf Antrag örtliche Einkünfte, welche die örtlichen Ausgaben übersteigen, umzutauschen und in sein Land zu überweisen. Der Umtausch und die Überweisung erfolgen zu dem Wechselkurs für Leistungsverkehr, der zu dem Zeitpunkt, zu dem derartige Einkünfte zum Umtausch und zur Überweisung vorgelegt werden, gilt. Dieser Mitteltransfer unterliegt nur den Gebühren, die normalerweise von Banken für solche Geschäfte erhoben werden.

**Article 5****User Charges**

The charges imposed in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities on the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on aircraft of a national airline engaged in similar international air services.

**Article 6****Customs Duties**

(1) Aircraft operated by a designated airline of either Contracting Party and entering, departing again from, or flying across the territory of the other Contracting Party, as well as fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board such aircraft, shall be exempt from customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation or transit of goods. This shall also apply to goods on board the aircraft consumed during the flight across the territory of the latter Contracting Party.

(2) Fuel, lubricants and consumable technical supplies, aircraft stores, spare parts and regular equipment, temporarily imported into the territory of either Contracting Party, there to be immediately or after storage installed in or otherwise taken on board the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party, or to be otherwise exported again from the territory of the former Contracting Party, shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph (1) of this Article.

(3) Fuel, lubricants and consumable technical supplies taken on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in international air services, shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph (1) of this Article, as well as from any other special consumption charges.

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

(5) To the extent that no duties or other charges are imposed on goods mentioned in paragraphs (1) to (3) of this Article, such goods shall not be subject to any economic prohibitions or restrictions on importation, exportation or transit that may otherwise be applicable.

(6) Each Contracting Party shall grant to the airline designated by the other Contracting Party the same privileges which its own designated airline enjoys in the territory of the other Contracting Party with respect to turnover tax (value-added tax) or a similar indirect tax structured as a general excise tax.

**Article 7****Transfer of Earnings**

Subject only to any foreign currency regulations which may be imposed by either Contracting Party with general application to all other countries, each designated airline shall have the right to convert and remit to its country on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be effected at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance. The transfer of funds shall not be subject to any charges except those normally collected by banks for such operations.

**Artikel 8****Grundsätze für den Betrieb des Fluglinienverkehrs**

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

(2) Bei dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien nimmt ein bezeichnetes Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien von diesem Unternehmen 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 Nachfrage nach Verkehrsmöglichkeiten von und nach 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 erzielen, bedürfen die Frequenz der Flugdienste, die einzusetzenden Luftfahrzeugmuster hinsichtlich ihrer Kapazität sowie die Flugpläne der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien.

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

**Artikel 9****Übermittlung von Statistiken**

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

**Artikel 10****Tarife**

(1) Der Begriff „Tarif“ bedeutet die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht zu erhebenden Preise sowie die Bedingungen, unter denen diese Preise angewendet werden, einschließlich der Preise und Bedingungen für Agentur- und andere Hilfsdienste, aber ausschließlich der Vergütung und der Bedingungen für die Beförderung von Post.

(2) Die Tarife, die auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien angewendet werden, bedürfen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien. Die Tarife sollen

**Article 8****Principles Governing Operation of Air Services**

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement.

(2) In the operation of international air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement, any designated airline of either Contracting Party shall take account of the interests of any designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline operates over the same routes or parts thereof.

(3) The international air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to the foreseeable traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airline. The right of such airline to carry traffic between points of a route specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement which are located in the territory of the other Contracting Party, and points in third countries, shall be exercised, in the interests of an orderly development of international air transport, in such a way that capacity is related to:

- a) The traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airline;
- b) the traffic demand existing in the areas through which the air services pass, taking account of local and regional air services;
- c) the requirements of an economical operation of through traffic routes.

(4) In order that the designated airlines may be afforded fair and equal treatment, the frequency of the services, the types of aircraft to be used with regard to their capacity, as well as the flight schedules shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

(5) The aeronautical authorities of the two Contracting Parties should, if necessary, endeavour to reach a satisfactory arrangement regarding transport capacity and frequencies.

**Article 9****Provision of Statistics**

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statistical data of the designated airlines as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by any designated airline of the first Contracting Party on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement. Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried and the origins and destinations of such traffic.

**Article 10****Tariffs**

(1) The term "tariff" means the prices to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

(2) The tariffs to be charged on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement, shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the

die Betriebskosten, die herrschenden Wettbewerbs- und Marktbedingungen sowie die Interessen der Nutzer berücksichtigen.

(3) Jeder Tarif wird den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien spätestens 30 Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

(4) Erklärt sich eine Vertragspartei mit einem ihr nach Absatz 3 zur Genehmigung vorgelegten Tarif nicht einverstanden, so bemühen sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien, diesen Tarif einvernehmlich festzulegen. Konsultationen zwischen den Luftfahrtbehörden finden nach Artikel 13 statt.

(5) Wird zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien ein Einvernehmen nach Absatz 4 nicht erzielt, so wird Artikel 14 angewendet. Solange eine Beilegung durch ein Schiedsgericht nicht erreicht worden ist, kann die Vertragspartei, die sich mit einem Tarif nicht einverstanden erklärt hat, von der anderen Vertragspartei die Aufrechterhaltung des vorher in Kraft befindlichen Tarifs verlangen.

#### Artikel 11

##### Vertretung der Luftfahrtunternehmen

(1) Jede Vertragspartei gewährt dem 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 dies für die Erfordernisse des bezeichneten Unternehmens notwendig ist.

(2) Bei der Einrichtung der Niederlassungen und der Beschäftigung des Personals nach Absatz 1 sind die Gesetze und sonstigen Vorschriften der betreffenden Vertragspartei zu beachten, beispielsweise die Gesetze und sonstigen Vorschriften über die Einreise von Ausländern und ihren Aufenthalt im Hoheitsgebiet der betreffenden Vertragspartei. Dem in den Niederlassungen nach Absatz 1 beschäftigten Personal wird die erforderliche 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, dem am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt und jedem anderen Übereinkommen über die Sicherheit der Zivilluftfahrt, dem beide Vertragsparteien als Vertragsparteien angehören.

(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) Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen im Einklang mit den Luftsicherheitsvorschriften, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und zu

two Contracting Parties. The tariffs should take into account the costs of operation, the prevailing conditions of competition and of the market, as well as the interests of the transport users.

(3) Any tariff shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties not later than 30 days prior to the proposed date of its introduction. This period may be reduced in special cases if the aeronautical authorities so agree.

(4) If one of the Contracting Parties does not consent to a tariff submitted for its approval in accordance with paragraph (3) above, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by agreement between themselves. Consultations between the aeronautical authorities will be held in accordance with Article 13 of this Agreement.

(5) If no accord as envisaged in paragraph (4) above is reached between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, the provisions of Article 14 of the present Agreement shall apply. Until such time as a settlement has been reached through arbitration, the Contracting Party which has withheld its consent to a given tariff, shall be entitled to require the other Contracting Party to maintain the tariff previously in effect.

#### Article 11

##### Airline Representation

(1) Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, the right to maintain in its territory offices and administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.

(2) The establishment of the offices and the employment of the personnel referred to in paragraph (1) of this Article shall be subject to the laws and regulations of the Contracting Party concerned, such as the laws and regulations relating to the admission of foreigners and their stay in the territory of the Contracting Party concerned. The personnel employed in the offices according to paragraph (1), shall be issued with the necessary work permit.

#### Article 12

##### Aviation Security

(1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and any other convention relating to the security of civil aviation to which both Contracting Parties are party.

(2) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as

Anhängen des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt bestimmt wurden, soweit diese Sicherheitsvorschriften auf die Vertragsparteien anwendbar sind; jede Vertragspartei verlangt, daß die Betreiber von bei ihr eingetragenen Luftfahrzeugen und die Betreiber, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Sitz in ihrem Hoheitsgebiet haben, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet im Einklang mit diesen Luftsicherheitsvorschriften handeln. Dementsprechend unterrichtet jede Vertragspartei die andere Vertragspartei über alle Unterschiede zwischen ihren nationalen Vorschriften und Praktiken und den vorgenannten Luftsicherheitsvorschriften. Jede Vertragspartei kann jederzeit um sofortige Konsultationen mit der anderen Vertragspartei zur Erörterung dieser Unterschiede ersuchen.

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

(5) Bei Eintritt oder drohendem Eintritt einer widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen oder sonstiger widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit von Fluggästen, Besatzung, Luftfahrzeugen, Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen gewähren die Vertragsparteien einander Unterstützung durch Erleichterung des Fernmeldeverkehrs und sonstige geeignete Maßnahmen, durch die ein solcher Zwischenfall oder eine solche Bedrohung schnell und mit möglichst geringer Gefährdung von Menschenleben beendet werden soll.

#### **Artikel 13 Konsultationen**

Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die Durchführung, Auslegung, Anwendung oder Einhaltung dieses Abkommens beantragen. Die Konsultationen, die zwischen den Luftfahrtbehörden stattfinden können, beginnen innerhalb von 60 Tagen nach Eingang des schriftlichen Antrags bei der anderen Vertragspartei, sofern von den Vertragsparteien nichts anderes vereinbart wird.

#### **Artikel 14 Beilegung von Streitigkeiten**

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder die Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 13 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 Obmann einigen, der von den Regierungen der Vertragsparteien bestellt wird. Die Mitglieder werden innerhalb von 60 Tagen, der Obmann innerhalb von 90 Tagen bestellt, nachdem 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 eine Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer Vertragspartei 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.

Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in its territory and the operators of airports in its territory act in conformity with such aviation security provisions. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aforementioned aviation security provisions. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences.

(4) Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures to meet a particular threat to civil aviation.

(5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and with minimum risk to life such incident or threat thereof.

#### **Article 13 Consultation**

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of 60 days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

#### **Article 14 Settlement of Disputes**

(1) To the extent that any disagreement concerning the interpretation or application of the present Agreement cannot be settled in accordance with Article 13 of the present Agreement, it shall be submitted to an arbitration tribunal at the request of either Contracting Party.

(2) That tribunal shall be constituted ad hoc as follows: each Contracting Party shall appoint one member, and these two members shall agree upon a national of a third State as their chairman to be appointed by the Governments of the two Contracting Parties. Such members shall be appointed within 60 days, and such chairman within 90 days, from the date on which either Contracting Party has informed the other Contracting Party of its intention to submit the disagreement to a tribunal.

(3) If the periods specified in paragraph (2) above have not been observed, either Contracting Party may, in the absence of any other relevant arrangement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO) to make the necessary appointments. If the President is a national of either Contracting Party or if he is otherwise prevented from discharging this function, the Vice-president deputizing for him should make the necessary appointments.

(4) The tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on both Contracting Parties. Each

Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren; die Kosten des Obmanns sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the proceedings; the cost of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects, the tribunal shall determine its own procedure.

#### Artikel 15

##### Mehrseitige Luftverkehrsübereinkommen

Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen zur Feststellung, inwieweit das mehrseitige Übereinkommen dieses Abkommen aufhebt, ersetzt, ändert oder ergängt, finden nach Artikel 13 statt.

#### Article 15

##### Multilateral Air Transport Conventions

In the event of a general multilateral air transport convention accepted by the Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention shall prevail. Any discussions with a view to determining the extent to which the present Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention, shall take place in accordance with Article 13 of the present Agreement.

#### Artikel 16

##### Registrierung bei der ICAO

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

#### Article 16

##### Registration with ICAO

The present Agreement, any amendments to it and any exchange of notes under paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement shall be communicated to the International Civil Aviation Organization (ICAO) for registration.

#### Artikel 17

##### Kündigung

Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit ihre Absicht mitteilen, dieses Abkommen zu beenden. Die Kündigung erfolgt schriftlich auf diplomatischem Weg; eine Kopie der Kündigung wird gleichzeitig von der kündigenden Vertragspartei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation übermittelt. Dieses Abkommen tritt ein Jahr nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, es sei denn, die Kündigung wird vor Ablauf dieser Frist durch Einvernehmen zwischen den Vertragsparteien zurückgezogen. Erfolgt keine Eingangsbestätigung durch die andere Vertragspartei, so wird angenommen, daß die Kündigung vierzehn Tage nach Eingang der Kopie bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation eingegangen ist.

#### Article 17

##### Termination

Either Contracting Party may at any time give to the other notice of its intention to terminate this Agreement. Such notice shall be given in writing through the diplomatic channel and a copy of the notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization by the Contracting Party giving notice. This Agreement shall terminate one year after the date of receipt by the other Contracting Party of the said notice unless by agreement between the Contracting Parties the notice is withdrawn before the expiration of that period. If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt of the notice, the notice shall be deemed to have been received fourteen days after the International Civil Aviation Organization has received its copy.

#### Artikel 18

##### Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt 30 Tage nach dem Tag in Kraft, an dem die Regierungen der Bundesrepublik Deutschland und Neuseelands durch Notenwechsel einander mitgeteilt haben, daß ihre verfassungsmäßigen Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Abkommens erfüllt sind.

#### Article 18

##### Entry into Force

The present Agreement shall enter into force 30 days from the date on which the Governments of New Zealand and of the Federal Republic of Germany inform each other by an exchange of notes that their constitutional requirements for the entry into force of the present Agreement have been fulfilled.

Geschehen zu Bonn am 2. November 1987 in zwei Urschriften, jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Done at Bonn on 2 November 1987 in two originals, each in the English and German languages, both texts being equally authentic.

Für die Bundesrepublik Deutschland  
For the Federal Republic of Germany  
J. Ruhfus

Für Neuseeland  
For New Zealand  
R. W. Prebble

**Gesetz**  
**zu dem Abkommen vom 8. April 1987**  
**zwischen der Bundesrepublik Deutschland**  
**und der Republik Venezuela**  
**über den Luftverkehr**

Vom 22. April 1992

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

**Artikel 1**

Dem in Caracas am 8. April 1987 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Venezuela über den Luftverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

**Artikel 2**

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

**Artikel 3**

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.  
(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 16 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

---

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt und wird im Bundesgesetzblatt verkündet.

Bonn, den 22. April 1992

Der Bundespräsident  
Weizsäcker

Der Bundeskanzler  
Dr. Helmut Kohl

Der Bundesminister für Verkehr  
Günther Krause

Der Bundesminister des Auswärtigen  
Genscher

**Abkommen  
zwischen der Bundesrepublik Deutschland  
und der Republik Venezuela  
über den Luftverkehr**

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

Die Bundesrepublik Deutschland  
und  
die Republik Venezuela,

La República Federal de Alemania  
y  
la República de Venezuela,

- in dem Wunsch, die Entwicklung des Luftverkehrs zwischen den beiden Staaten zu fördern und die internationale Zusammenarbeit in diesem Bereich weitestgehend zu verwirklichen,
- sowie in dem Wunsch, auf diesen Verkehr die Grundsätze und die Bestimmungen des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt anzuwenden,
- in dem Wunsch, auf einer angemessenen Grundlage der Gleichheit und der echten und wirksamen Gegenseitigkeit den planmäßigen Fluglinienverkehr zwischen den beiden Staaten zu regeln, um eine bessere Zusammenarbeit auf dem Gebiet des internationalen Luftverkehrs zu erzielen,

- deseosas de favorecer el desarrollo del transporte aéreo entre los dos países y de proseguir en la medida más amplia posible la cooperación internacional en ese terreno;
- deseosas igualmente de aplicar a este transporte los principios y las disposiciones del Convenio de Aviación Civil Internacional abierto para la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;
- deseosas de organizar sobre bases equitativas de igualdad de oportunidades y reciprocidad real y efectiva, los servicios aéreos regulares entre los dos países a fin de lograr una mayor cooperación en el campo del transporte aéreo internacional,

sind wie folgt übereingekommen:

han convenido lo siguiente:

**Artikel 1**

**Artículo 1**

Im Sinne dieses Abkommens haben, soweit sich aus dessen Wortlaut nichts anderes ergibt, die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

Para los fines de este Convenio, a menos que en el texto se estipule de otro modo:

- |   |  |
|---|--|
| <p>a) „Luftfahrtbehörden“: in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland der Bundesminister für Verkehr; in bezug auf Venezuela das Ministerium für Verkehr und Fernmeldewesen, Generaldirektion Abteilung Luftverkehr oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;</p> <p>b) der Ausdruck „bezeichnetes Luftfahrtunternehmen“ bedeutet ein Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Luftfahrtunternehmen bezeichnet hat, das den internationalen Fluglinienverkehr auf den in der Anlage festgelegten Linien betreiben soll;</p> <p>c) der Ausdruck „Übereinkommen“ bedeutet das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt und schließt dessen Änderungen nach Artikel 94, die von beiden Vertragsparteien ratifiziert wurden, sowie Anlagen zum Abkommen nebst etwaigen Änderungen nach Artikel 90 ein;</p> <p>d) die Ausdrücke „Hoheitsgebiet“, „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“ und „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ haben für die Anwendung dieses Abkommens die in den Artikeln 2 und 96 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt festgelegte Bedeutung;</p> | <p>a) El término "Autoridades Aeronáuticas" significa en el caso de Venezuela, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Dirección General Sectorial de Transporte Aéreo y en el caso de la República Federal de Alemania, el Ministro Federal de Transportes, o en ambos casos toda persona o entidad que fuese autorizada para desempeñar las funciones que les corresponden a dichas autoridades.</p> <p>b) El término "Línea Aérea Designada" se referirá 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 de este Convenio, como una Línea Aérea que se dedicará a los servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas de acuerdo al Anexo.</p> <p>c) El término "Convención" significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye las Enmiendas introducidas al Convenio de acuerdo con el Artículo 94 del mismo y que hayan sido ratificadas por ambas Partes Contratantes, así como los Anexos al Convenio con las Enmiendas que se adopten de conformidad con el Artículo 90 ejusdem.</p> <p>d) Los términos "Territorio", "Servicio Aéreo", "Servicio Aéreo Internacional" y "Escala para fines no Comerciales", tendrán para la aplicación de este Convenio, la acepción fijada en los Artículos 2 y 96 del Convenio de Aviación Civil Internacional del 7 de diciembre de 1944.</p> |
|---|--|

- e) der Ausdruck „Abkommen“ bedeutet dieses Abkommen mit Anlage;
- f) der Ausdruck „Kapazität eines Luftfahrzeugs“ bedeutet die gewerbliche Fracht eines Luftfahrzeugs, ausgedrückt in der Anzahl der Plätze für Fluggäste und dem Gewicht und Ladeinhalt für Fracht und Post;
- g) der Ausdruck „Frequenz“ bedeutet die Anzahl der Hin- und Rückflüge, die ein Luftfahrtunternehmen innerhalb eines bestimmten Zeitraums auf einer festgelegten Linie durchführt;
- h) der Ausdruck „vereinbarter Fluglinienverkehr“ bedeutet den internationalen Fluglinienverkehr, der nach diesem Abkommen auf den festgelegten Linien aufgenommen werden kann;
- i) der Ausdruck „festgelegte Linien“ bedeutet die in der Anlage dieses Abkommens festgelegten Linien;
- j) der Ausdruck „Ladefaktor“ hat folgende Bedeutung:
- a) Der „Nutzladefaktor“ (Fluggäste, Fracht und Post) ist ein statistischer Verkehrsmeßwert, der aus dem Verhältnis zwischen tatsächlich genutzter und verfügbarer Kapazität errechnet und als Prozentsatz angegeben wird.
- b) Der „Sitzladefaktor“ bedeutet tatsächlich genutzte Sitzkilometer, ausgedrückt als Prozentsatz der verfügbaren Sitzkilometer, oder bei Teilstrecken die Anzahl der beförderten Zahlgäste als Prozentsatz der verfügbaren Plätze.
- c) Der „Frachtnutzladefaktor“ bedeutet tatsächlich genutzte Tonnenkilometer geteilt durch verfügbare Tonnenkilometer ausgedrückt als Prozentsatz.
- e) El término "Convenio" significa el presente Convenio y su Anexo.
- f) El término "Capacidad de una Aeronave" significa la carga comercial de una aeronave expresada en función del número de asientos para pasajeros y del peso y volumen para carga y correo.
- g) El término "Frecuencia" significa el número de vuelos redondos que una empresa aérea efectúa en una ruta especificada en un período dado.
- h) El término "Servicios Convenidos" significa los servicios aéreos internacionales que con arreglo a las estipulaciones del presente Convenio pueden establecerse en las rutas especificadas.
- i) El término "Rutas Especificadas" significa las rutas establecidas en el Anexo al presente Convenio.
- j) El término "Coeficiente de Carga" significa:
- a) El "Coeficiente de Carga" (de pasajeros y de peso) es una medida estadística del tráfico que se calcula estableciendo la relación entre performance y capacidad, y que se expresa como porcentaje.
- b) El "Coeficiente de Carga de Pasajeros" significa: pasajeros-kilómetros efectuados, expresados como porcentaje de los asientos-kilómetros disponibles, o en el tráfico por etapa de vuelo, el número de pasajeros de pago transportados expresados como porcentaje de los asientos disponibles.
- c) El "Coeficiente de Carga de Peso" significa: toneladas-kilómetros efectuadas, divididos por las toneladas-kilómetros disponibles y expresados como porcentaje.

### Artikel 2

Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Luftfahrtunternehmen auf den in der Anlage dieses Abkommens festgelegten Linien folgende Rechte:

- a) das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
- b) zu nichtgewerblichen Zwecken im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zu landen;
- c) beim Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs auf den festgelegten Linien an dem Punkt der anderen Vertragspartei, der in dem in der Anlage dieses Abkommens festgelegten Fluglinienplan aufgeführt ist, zu landen, um Fluggäste, Fracht und Post im internationalen Luftverkehr abzusetzen und aufzunehmen, der von der anderen Vertragspartei kommt oder dafür bestimmt ist;
- d) dieses Abkommen darf nicht so ausgelegt werden, als gewähre es dem von einer Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmen Kabotagerechte innerhalb des Hoheitsgebiets der anderen Vertragspartei.

### Artikel 3

(1) Der internationale Fluglinienverkehr auf den in der Anlage dieses Abkommens festgelegten Linien kann jederzeit aufgenommen werden,

- a) wenn die Vertragspartei, der die in Artikel 2 genannten Rechte gewährt sind, ein Luftfahrtunternehmen schriftlich bezeichnet hat und
- b) wenn die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem bezeichneten Luftfahrtunternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr aufzunehmen.

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, erteilt vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 und vorbehaltlich des Artikels 9

### Artículo 2

Cada una de las Partes Contratantes concederá a la otra Parte Contratante, a fin de que las líneas aéreas designadas puedan realizar los servicios aéreos internacionales en las rutas fijadas conforme al Anexo de este Convenio, los siguientes derechos:

- a) Sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante sin aterrizar en el mismo;
- b) Hacer escalas para fines no comerciales en el territorio de la otra Parte Contratante;
- c) Hacer durante la explotación de los servicios aéreos convenidos, en las rutas especificadas, escala en el punto de la otra Parte Contratante que se especifique en el Cuadro de Rutas del Anexo al presente Convenio, con el propósito de desembarcar y embarcar pasajeros, carga y correo en tráfico aéreo internacional procedente o con destino a la otra Parte Contratante;
- d) Ninguna estipulación del presente Convenio podrá ser interpretada en el sentido de que confiere a la empresa aérea designada por una Parte Contratante, derechos de cabotaje dentro del territorio de la otra Parte Contratante.

### Artículo 3

1. Los servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas, de acuerdo con el Anexo de este Convenio, pueden ser iniciados en cualquier momento, siempre que:

- a) La Parte Contratante a la cual se le hayan concedido los derechos especificados en el Artículo 2, hubiese designado por escrito una línea aérea, y
- b) que la Parte Contratante que otorgue estos derechos, hubiese autorizado a la línea aérea designada para el inicio de los servicios aéreos.

2. A reserva de lo estipulado en los párrafos 3 y 4 de este Artículo, y de lo acordado en el Artículo 9 de este Convenio, la



unverzüglich die Genehmigung zur Aufnahme des internationalen Fluglinienverkehrs.

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

(4) Eine Vertragspartei kann jedem bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei die Ausübung der in Artikel 2 gewährten Rechte verweigern, wenn das Unternehmen nicht in der Lage ist, auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und die Kontrolle darüber Staatsangehörigen oder Körperschaften der anderen Vertragspartei oder dieser selbst zustehen.

#### Artikel 4

(1) Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn das bezeichnete Luftfahrtunternehmen die Gesetze und sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht befolgt oder die sich daraus ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 3 Absatz 4 nicht erbracht wird. Von diesem Recht macht eine Vertragspartei nur nach einer Konsultation gemäß den Artikeln 12 und 13 Gebrauch, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder Auflagen erforderlich sind.

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

#### Artikel 5

Die Gebühren, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge des bezeichneten Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die für Luftfahrzeuge des inländischen Luftverkehrsunternehmens in ähnlichem internationalem Fluglinienverkehr erhoben werden.

#### Artikel 6

(1) Die Luftfahrzeuge der von den Vertragsparteien bezeichneten Unternehmen, die im vereinbarten Verkehr eingesetzt werden und die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen, aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, sind von Zöllen, Kontrollgebühren, sonstigen Steuern und staatlichen Abgaben befreit.

(2) Treibstoffe, Schmieröle, sonstige technische Verbrauchsgüter, Ersatzteile, die übliche Ausrüstung und die Vorräte, die an Bord der Luftfahrzeuge der bezeichneten Luftfahrtunternehmen mitgeführt werden, sind beim Einflug in das, beim Ausflug aus dem oder dem Überflug über das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei von Zöllen, Kontrollgebühren, sonstigen Steuern und staatlichen Abgaben befreit.

(3) Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, Bordvorräte und, soweit es sich nicht um Hilfsmittel für den Boden handelt, technische Verbrauchsgüter, Bordwerkzeuge und Bordausrüstung, die von einem bezeichneten Luftfahrtunternehmen in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei unter Zollkontrolle eingeführt und dort gelagert werden, um ausschließlich in seine Luftfahrzeuge eingebaut oder darin verwendet oder aus dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei auf andere Weise wiederausgeführt zu werden,

Parte Contratante que otorgue estos derechos dará sin demora la autorización antes mencionada para el inicio del servicio aéreo internacional.

3. Cada una de las Partes Contratantes tiene el derecho de exigir a la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, que presente pruebas de que está en condiciones de satisfacer las exigencias establecidas por las leyes y los reglamentos de la respectiva Parte Contratante, para la realización del tráfico aéreo internacional.

4. Cada una de las Partes Contratantes puede impedir el ejercicio de los derechos concedidos en el Artículo 2 de este Convenio a cualquier línea aérea designada por la otra Parte Contratante, si tal línea aérea fuese incapaz de probar, cuando se solicite, que una parte sustancial de la propiedad y el control de dicha línea aérea corresponde a nacionales o corporaciones de la otra Parte Contratante o a esta misma.

#### Artículo 4

1. Cada una de las Partes Contratantes puede revocar, o limitar fijando condiciones, la autorización concedida conforme al párrafo 2 del Artículo 3, en el caso de que la línea aérea designada no cumpla con las leyes y reglamentos de la Parte Contratante que le concedió los derechos, o no cumpla las disposiciones estipuladas en este Convenio, o las obligaciones que de ellas se deriven. Esto registrará también si no se facilita la prueba mencionada en el párrafo 4 del Artículo 3. Cada Parte Contratante ejercerá este derecho solamente después de una consulta de acuerdo con lo estipulado en los Artículos 12 y 13 de este Convenio, a menos que sea necesario proceder a una inmediata suspensión del servicio o fijar condiciones con el fin de evitar posteriores infracciones de las leyes o reglamentos.

2. Cada una de las Partes Contratantes podrá sustituir, mediante comunicación escrita a la otra Parte Contratante, la línea aérea designada por otra línea aérea, en las condiciones del Artículo 3 de este Convenio. La nueva línea aérea designada gozará de los mismos derechos y tendrá las mismas obligaciones que la línea aérea a la que sustituye.

#### Artículo 5

Las tasas impuestas en el territorio de cada una de las Partes Contratantes por el uso de aeropuertos y otras ayudas para la navegación aérea por parte de las aeronaves de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante, no serán más altas que las que paguen las aeronaves de la línea aérea nacional en los servicios aéreos internacionales similares.

#### Artículo 6

1. Las aeronaves de las empresas designadas por las Partes Contratantes, empleadas en los servicios convenidos que entren, salgan o sobrevuelen el territorio de la otra Parte Contratante, estarán exentos de los impuestos de aduana, derechos de inspección, otros impuestos y cualquier otro gravamen fiscal.

2. El carburante, los aceites lubricantes, los otros materiales técnicos de consumo, las piezas de repuesto, el equipo corriente y abastecimiento que se conservaren a bordo de las aeronaves de las empresas aéreas designadas, serán eximidos a la llegada, salida o sobrevuelo del territorio de la otra Parte Contratante, de impuestos de aduana, derechos de inspección, otros impuestos, y cualquier otro gravamen fiscal.

3. El carburante, los aceites lubricantes, las piezas de repuesto, los abastecimientos de a bordo y cuando no constituyan equipos de ayuda de tierra, los materiales técnicos de consumo, herramientas y equipos de a bordo, introducidos y almacenados bajo control aduanero, en el territorio de la otra Parte Contratante por una empresa aérea designada para que sean montados o utilizados exclusivamente en sus aeronaves, o reexportados de otra manera del territorio de la otra Parte Contratante, estarán exentos

sind von Zöllen, Kontrollgebühren, sonstigen Steuern und staatlichen Abgaben befreit.

(4) Die Güter, für welche die in den vorstehenden Absätzen genannten Erleichterungen gewährt werden, dürfen nicht für andere Zwecke als den Fluglinienverkehr verwendet werden und sind im Fall der Nichtverwendung wiederauszuführen, sofern nicht die Weitergabe dieser Güter an andere Unternehmen oder die Verstaatlichung im Einklang mit den im Hoheitsgebiet der betreffenden Vertragspartei gültigen Gesetzen, Verordnungen und Verwaltungsvorschriften gestattet ist. Sie verbleiben unter Zollüberwachung, bis ihre Verwendung und Bestimmung festgelegt sind.

(5) Die in diesem Artikel vorgesehenen Befreiungen können bestimmten Verfahren, Auflagen und Förmlichkeiten unterliegen, die üblicherweise im Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die sie zu gewähren hat, in Kraft sind, und dürfen sich nicht auf Gebühren erstrecken, die als Vergütung für Dienstleistungen erhoben werden. Die genannten Befreiungen werden auf der Grundlage der Gegenseitigkeit angewandt.

(6) Sofern für Treibstoffe und Schmieröle, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge eines bezeichneten Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei genommen werden, Steuern oder sonstige staatliche Abgaben erhoben werden, bemühen sich die Vertragsparteien nachhaltig, Befreiungen auf der Basis der Gegenseitigkeit auszuhandeln.

#### Artikel 7

Im Hinblick auf die Abwicklung des Luftverkehrs entsprechend diesem Abkommen ist jede Vertragspartei gehalten, Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine, die von der anderen Vertragspartei erteilt oder als gültig erklärt wurden und noch in Kraft sind, als gültig anzuerkennen, vorausgesetzt, daß die Bedingungen für derartige Zeugnisse oder Erlaubnisscheine wenigstens den gemäß dem Abkommen über Internationale Zivilluftfahrt festlegbaren Mindestanforderungen entsprechen. Jede Vertragspartei kann sich jedoch das Recht vorbehalten, die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen für Flüge über ihr Gebiet zu verweigern, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei erteilt oder von ihr für gültig erklärt worden sind.

#### Artikel 8

(1) Das von jeder Vertragspartei bezeichnete Luftfahrtunternehmen genießt beim Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs auf den festgelegten Linien zwischen den jeweiligen Hoheitsgebieten nach dem Grundsatz der Wettbewerbsgleichheit eine gerechte und billige Behandlung.

(2) Beim Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs durch das von jeder Vertragspartei bezeichnete Luftfahrtunternehmen werden die Interessen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei berücksichtigt, damit der Linienverkehr des letztgenannten Unternehmens auf den vereinbarten Linien nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Es besteht Einvernehmen darüber, daß der von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen gemäß diesem Abkommen betriebene Linienverkehr vor allem dazu dient, ein Beförderungsangebot mit einer Kapazität bereitzustellen, die dem Verkehrsbedarf zwischen den beiden Staaten entspricht.

(4) Beide Vertragsparteien erkennen an, daß der Verkehr im Rahmen der Dritten und Vierten Freiheit das vorrangige Ziel dieses Abkommens ist.

(5) Die Vertragsparteien erkennen an, daß Erhöhungen der Frequenzen der bezeichneten Luftfahrtunternehmen und der für den genannten Linienverkehr vereinbarten Kapazitäten sowie Änderungen der Flugzeugmuster, die wesentliche Änderungen im vereinbarten Linienverkehr bedeuten, im Einvernehmen zwischen den bezeichneten Unternehmen festgelegt und den Luftfahrtbehörden beider Seiten zur Genehmigung vorgelegt werden.

de impuestos de aduana, derechos de inspección, otros impuestos y cualquier otro gravamen fiscal.

4. Los bienes para los que se conceden las facilidades referidas en los párrafos anteriores, no podrán ser utilizados para usos distintos a los servicios de vuelo y deberán ser reexportados en caso de no ser utilizados, a menos que se permita la cesión de los mismos a otras empresas, o la nacionalización según las Leyes, los Reglamentos y los Procedimientos Administrativos en vigencia en el territorio de la Parte Contratante interesada. Mientras se les dé uso y destino deberán permanecer bajo custodia de la Aduana.

5. Las exenciones previstas en el presente Artículo, pueden estar sujetas a determinados procedimientos, condiciones y formalidades, normalmente en vigencia en el territorio de la Parte Contratante que habrá de concederlas, y no deben referirse a las tasas cobradas en pago de servicios prestados. Las exenciones mencionadas serán aplicadas en base a reciprocidad.

6. En caso de que se establezcan impuestos u otros gravámenes fiscales para el combustible y los aceites lubricantes que se suministren en el territorio de una Parte Contratante a las aeronaves de la empresa designada por la otra Parte Contratante, las Partes Contratantes harán todos los esfuerzos para que se negocien las correspondientes exenciones sobre base de reciprocidad.

#### Artículo 7

Con respecto a la realización del tráfico aéreo de acuerdo con el presente Convenio, cada una de las Partes Contratantes se compromete a reconocer la validez de los Certificados de Aeronavegabilidad, los Certificados de Capacidad y las Licencias extendidos o declarados como válidos por la otra Parte Contratante y aún vigentes, siempre y cuando las condiciones de tales Certificados o Licencias por lo menos satisfagan las exigencias mínimas determinadas conforme al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. No obstante, cada Parte Contratante puede reservarse el derecho de denegar el reconocimiento de Certificados de Capacidad o Licencias para vuelos sobre su territorio que la otra Parte Contratante haya extendido a los nacionales de la primera Parte o haya declarado como válidos.

#### Artículo 8

1. La línea aérea designada por cada una de las Partes Contratantes, gozará de un tratamiento justo y equitativo en la explotación de los servicios convenidos en las rutas especificadas, entre sus respectivos territorios, en base al principio de igualdad de oportunidades.

2. En la explotación de los servicios convenidos por la línea aérea designada de cualquiera de las Partes Contratantes se tomarán en consideración los intereses de la línea aérea designada de la otra Parte Contratante, a fin de no afectar indebidamente los servicios que esta última presta en las rutas convenidas.

3. Queda entendido que los servicios que presten las empresas aéreas designadas conforme al presente Convenio, tendrán el objetivo primario de proporcionar transporte aéreo con capacidad adecuada a las necesidades del tráfico entre los dos países.

4. Ambas Partes Contratantes reconocen que los tráficos de tercera y cuarta libertades constituyen el objeto primordial del presente Convenio.

5. Las Partes Contratantes reconocen que aumentos de frecuencia de las empresas aéreas designadas y de la capacidad acordada para dichos servicios, así como las modificaciones del tipo de aeronaves, que signifiquen cambios sustanciales en los servicios convenidos, serán determinados por acuerdo entre las empresas aéreas designadas y sometidos a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes.

(6) Die Flugpläne sind den Luftfahrtbehörden mindestens sechzig (60) Tage vor dem Inkrafttreten zur Genehmigung vorzulegen.

#### Artikel 9

Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei übermitteln den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen des bezeichneten Luftfahrtunternehmens, die billigerweise angefordert werden können, um das Beförderungsangebot zu überprüfen, das auf den in der Anlage dieses Abkommens festgelegten Linien von dem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei bereitgestellt wird. Diese Unterlagen enthalten alle Angaben, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

#### Artikel 10

(1) Für die Zwecke dieses Abkommens bedeutet Tarif den für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht unter festgelegten Bedingungen bezahlten Preis einschließlich der Beträge und Bearbeitungsgebühren für Agenturen oder sonstige zusätzliche Stellen, ausschließlich der Vergütung und sonstiger Bedingungen im Zusammenhang mit der Postbeförderung.

(2) Die für das bezeichnete Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei anwendbaren Tarife werden auf einer angemessenen Höhe unter ordnungsgemäßer Berücksichtigung aller Umstände, insbesondere der Kosten des Betriebs, eines angemessenen Gewinns und der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien festgesetzt.

(3) Die Tarife werden, wenn möglich, von den von beiden Vertragsparteien bezeichneten Luftfahrtunternehmen festgesetzt; diese Vereinbarung ist möglichst mit Hilfe des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) zu erzielen.

(4) Jeder auf diese Weise vereinbarte Tarif wird den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien spätestens sechzig (60) Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind. Für das Inkrafttreten eines Tarifs bedarf es der vorherigen Genehmigung der Behörden beider Seiten.

(5) Kommt zwischen den bezeichneten Luftfahrtunternehmen eine Vereinbarung nach Absatz 3 nicht zustande oder erklärt sich eine Vertragspartei mit den ihr nach Absatz 4 zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so setzen die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien die Tarife derjenigen Linien oder Linienteile, für die eine Vereinbarung nicht zustande gekommen ist, einvernehmlich fest.

(6) Wird zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien ein Einvernehmen nach Absatz 5 nicht erzielt, so wird Artikel 13 angewendet.

(7) Ein nach diesem Artikel festgesetzter Tarif bleibt bis zur Festsetzung eines neuen Tarifs in Kraft. Die Gültigkeit eines Tarifs kann aufgrund dieses Absatzes nicht um mehr als sechs (6) Monate verlängert werden, von dem Zeitpunkt an gerechnet, in dem er hätte ablaufen sollen. Solange jedoch keine Vereinbarung über die Festsetzung eines neuen Tarifs erzielt wird, bleibt der vorhergehende in Kraft.

(8) Die von den Vertragsparteien bezeichneten Luftfahrtunternehmen dürfen in keiner Weise den Preis oder die Bestimmungen für die Anwendung der gültigen Tarife ändern.

#### Artikel 11

(1) Das bezeichnete Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei kann auf den Flughäfen und in den Städten im Hoheitsgebiet der

6. Los horarios de los servicios deberán ser sometidos a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas por lo menos sesenta (60) días antes de la entrada en vigor.

#### Artículo 9

Las Autoridades Aeronáuticas de una Parte Contratante proporcionarán a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, cuando se solicite, todas las publicaciones periódicas u otros informes estadísticos de la línea aérea designada, que puedan solicitarse debidamente, con el fin de controlar la capacidad ofrecida por la línea aérea designada de la primera Parte Contratante en las rutas especificadas, de acuerdo con el Anexo de este Convenio. Tales informes contendrán todos los datos necesarios para determinar el volumen, así como también la procedencia y destino del tráfico.

#### Artículo 10

1. Para los fines del presente Convenio, Tarifa significa el precio pagado por el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo las cuales se aplica dicha entidad incluyendo cantidades y comisiones correspondientes a agencias o a otros servicios complementarios, excluyéndose la remuneración y otras condiciones relativas al transporte de correo.

2. Las tarifas aplicables por la línea aérea designada de cada una de las Partes Contratantes serán establecidas a niveles razonables, teniendo debidamente en cuenta todos los elementos de valoración, especialmente el costo de explotación, un beneficio razonable y las características de las diferentes rutas.

3. Las tarifas serán acordadas, si es posible, por las empresas designadas por las dos Partes Contratantes, y dicho acuerdo habrá de lograrse, hasta donde sea posible, a través del mecanismo de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), de fijación de tarifas.

4. Cualquier tarifa acordada de este modo será sometida a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, por lo menos sesenta (60) días antes de la fecha fijada para su entrada en vigor. Este período puede ser reducido en casos especiales, siempre que las Autoridades Aeronáuticas estén de acuerdo en ello.

Para la entrada en vigor de una tarifa será necesario la previa aprobación de las Autoridades de ambas Partes.

5. No habiéndose llegado a un acuerdo conforme al párrafo 3 de este Artículo, entre las líneas aéreas designadas, o si una de las Partes Contratantes no estuviera de acuerdo con las tarifas sometidas a su aprobación, conforme al párrafo 4, las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, fijarán de común acuerdo, las tarifas para aquellas rutas o parte de las mismas, sobre las cuales no se haya llegado a un acuerdo.

6. En el caso de que no se llegase a un acuerdo, conforme al párrafo 5 de este Artículo, entre las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, se aplicarán las cláusulas del Artículo 13 de este Convenio.

7. Una tarifa establecida conforme a las disposiciones del presente Artículo, continuará en vigor hasta el establecimiento de una nueva tarifa.

La validez de una tarifa no podrá prorrogarse en virtud de este párrafo, por un período superior a seis (6) meses a contar de la fecha en que aquella debería haber expirado. Sin embargo, hasta tanto no se llegue a un acuerdo para el establecimiento de una nueva tarifa, deberá seguir en vigor la anterior.

8. Las empresas aéreas designadas por las Partes Contratantes de ninguna manera modificarán el precio o las reglas de aplicación de las tarifas vigentes.

#### Artículo 11

1. La línea aérea designada por una Parte Contratante puede mantener y emplear su propio personal para sus servicios en los

anderen Vertragspartei, in denen es eine eigene Vertretung zu unterhalten beabsichtigt, sein eigenes Personal für seine Geschäfte unterhalten und beschäftigen.

(2) Das gesamte Personal untersteht den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei anwendbaren Gesetzen, Verordnungen und Verwaltungsverfahren.

(3) Die Vertragsparteien gewähren den Vertretungen und dem Personal gegebenenfalls Unterstützung und Erleichterungen.

#### Artikel 12

Zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung in allen die Anwendung und Auslegung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen. Führt dieser Meinungsaustausch nicht zu einem Ergebnis, so wird wie folgt verfahren:

- a) Hält eine Vertragspartei die Änderung einer Bestimmung dieses Abkommens oder der Anlage hierzu für zweckmäßig, so kann sie die Abhaltung von Konsultationen mit der anderen Vertragspartei beantragen.
- b) Alle Änderungen dieses Abkommens oder der Anlage hierzu treten in Kraft, wenn sie vereinbart und gegenseitig notifiziert sind und wenn alle in den entsprechenden Rechtsvorschriften vorgesehenen Erfordernisse erfüllt sind.
- c) Änderungen im Zusammenhang mit der Anlage dieses Abkommens können von den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien unmittelbar vereinbart werden. Diese Änderungen treten in Kraft, nachdem die Regierungen sich mitgeteilt haben, daß die innerstaatlichen Voraussetzungen erfüllt sind.
- d) Die Konsultationen zwischen den Vertragsparteien oder zwischen den Luftfahrtbehörden über Änderungen dieses Abkommens oder seiner Anlage sind binnen sechzig (60) Tagen aufzunehmen, von dem Zeitpunkt an gerechnet, in dem der entsprechende Antrag eingeht.

#### Artikel 13

(1) Jede Meinungsverschiedenheit zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens oder seiner Anlage ist zunächst Gegenstand unmittelbarer Konsultationen zwischen den betroffenen Unternehmen und sodann zwischen den Luftfahrtbehörden oder zwischen den Regierungen.

(2) Führt keines dieser Verfahren zum Einvernehmen, so wird die Meinungsverschiedenheit der vom Völkerrecht anerkannten friedlichen Beilegung von Streitigkeiten unterworfen.

#### Artikel 14

(1) Tritt im Hinblick auf beide Vertragsparteien eine mehrseitige Übereinkunft über Verkehrsrechte für den planmäßigen internationalen Fluglinienverkehr in Kraft, so wird dieses Abkommen geändert, um es der genannten Übereinkunft anzupassen.

(2) Bis zum Inkrafttreten der genannten Änderungen gehen bei einem Widerspruch zwischen den Bestimmungen dieses Abkommens und denjenigen der mehrseitigen Übereinkunft die Bestimmungen des Abkommens vor.

#### Artikel 15

Dieses Abkommen und alle Änderungen desselben werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert.

#### Artikel 16

(1) Jede Vertragspartei teilt der anderen Vertragspartei mit, daß die innerstaatlichen Rechtsvorschriften für die Genehmigung des

aeropuertos y en las ciudades del territorio de la otra Parte Contratante, donde la misma línea aérea se proponga mantener su propia representación.

2. Todo el personal estará sujeto a las Leyes, Reglamentos y Procedimientos Administrativos aplicables en el territorio de la otra Parte Contratante.

3. Las Partes Contratantes proveerán asistencia eventual y facilidades a dichas oficinas y personal.

#### Artículo 12

Siempre que sea necesario habrá un intercambio de opiniones entre las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, a fin de lograr una estrecha cooperación e inteligencia en todos los asuntos relacionados con la aplicación e interpretación de este Convenio. Si este intercambio de opiniones no da resultado, se seguirá el siguiente procedimiento:

- a) Si una de las Partes Contratantes considera oportuno modificar alguna de las disposiciones incluídas en el presente Convenio y Anexo, dicha Parte podrá solicitar la celebración de consultas con la otra Parte Contratante.
- b) Todas las modificaciones al presente Convenio y su Anexo entrarán en vigencia cuando tales modificaciones hayan sido convenidas y recíprocamente notificadas, mediante el cumplimiento de todas las formalidades previstas por los respectivos ordenamientos jurídicos.
- c) Las enmiendas relativas al Anexo del presente Convenio podrán ser convenidas directamente por las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes. Tales modificaciones tendrán vigencia después de que cada Parte Contratante notifique a la otra haber cumplido los requisitos nacionales correspondientes.
- d) Las consultas entre las Partes Contratantes, o entre las Autoridades Aeronáuticas, sobre modificaciones al presente Convenio o de su Anexo, deberán efectuarse dentro de un período de sesenta (60) días, contados a partir de la fecha en que se reciba la solicitud correspondiente.

#### Artículo 13

Cualquier divergencia entre las Partes Contratantes, relativa a la interpretación o aplicación del presente Convenio o de su Anexo, será objeto ante todo de consultas directas entre las empresas interesadas y luego entre las Autoridades Aeronáuticas, o entre los Gobiernos.

En caso de que ninguno de estos procedimientos concluya en un acuerdo, la divergencia será sometida a los medios de arreglo pacífico de diferencias, reconocidas por el Derecho Internacional.

#### Artículo 14

1. En el caso de que entrase en vigor con respecto a ambas Partes Contratantes, un Acuerdo Multilateral sobre derechos de tráfico para servicios aéreos internacionales regulares, el presente Convenio será modificado a fin de adaptarse a las disposiciones de dicho Acuerdo.

2. Pendiente de la entrada en vigor de las citadas modificaciones, en cualquier conflicto entre las disposiciones de este Convenio y las del Acuerdo Multilateral, prevalecerán las disposiciones del Convenio.

#### Artículo 15

Este Convenio y cualquier enmienda que se haga en el mismo, serán registradas en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

#### Artículo 16

1. Cada una de las Partes Contratantes notificará a la otra el cumplimiento de los requisitos legales internos necesarios para la

vorliegenden Abkommens erfüllt sind. Das Abkommen tritt dreißig (30) Tage nach der letzten Notifizierung in Kraft.

(2) Eine Vertragspartei kann jederzeit der anderen Vertragspartei schriftlich ihre Absicht bekanntgeben, dieses Abkommen zu beenden; sie verpflichtet sich, gleichzeitig die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zu benachrichtigen.

(3) Das Abkommen tritt sechs (6) Monate nach Eingang der Kündigung außer Kraft. Bestätigt die andere Vertragspartei nicht den Eingang der Kündigung, so gilt sie als vierzehn (14) Tage nach Eingang bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) eingegangen.

(4) Dieses Abkommen hat eine Geltungsdauer von drei (3) Jahren und verlängert sich jeweils um weitere drei (3) Jahre, wenn nicht eine der Vertragsparteien der anderen Vertragspartei durch diplomatische Note mitteilt, daß sie der Verlängerung des Abkommens nicht zustimmt. In diesem Fall gelten die Regelungen des Absatzes 3 entsprechend.

Geschehen zu Caracas am 8. April 1987 in zwei Urschriften, jede in deutscher und spanischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

aprobación del presente Convenio, el cual entrará en vigor treinta (30) días después de la fecha de la última notificación.

2. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá en todo momento, dar aviso por escrito a la otra Parte Contratante de su intención de poner fin al presente Convenio, obligándose a dar aviso simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

3. El Convenio quedará sin efecto a los seis (6) meses de la fecha de recibo del aviso de terminación. En caso de que la otra Parte Contratante no acusare recibo, se considerará que el aviso fue recibido por ella catorce (14) días después de la fecha de recepción del mencionado aviso por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

4. El presente Convenio tendrá una vigencia de tres (3) años y se prolongará por otros períodos de tres (3) años, salvo que una de las Partes Contratantes, comunique a la otra, mediante nota diplomática, que no está de acuerdo con la prolongación del Convenio. En dicho caso se aplicarán análogamente las regulaciones contenidas en el párrafo 3.

Hecho en Caracas, a los ocho días del mes de abril de 1987, en los idiomas alemán y español, siendo ambos textos de igual autenticidad.

Für die Bundesrepublik Deutschland  
Por la República Federal de Alemania  
Hans-Dietrich Genscher  
Bundesminister des Auswärtigen  
Ministro Federal de Relaciones Exteriores

Für die Republik Venezuela  
Por la República de Venezuela  
Simon Alberto Consalvi  
Außenminister  
Ministro Federal de Relaciones Exteriores

## Anlage

## Anexo

## Fluglinienplan

## Cuadro de Rutas

- |  |   |
|--|---|
| <p>I. Fluglinien des von der Bundesrepublik Deutschland bezeichneten Unternehmens:<br/>Von Abgangspunkten in der Bundesrepublik Deutschland über den Zwischenlandepunkt San Juan nach Caracas und darüber hinaus nach Bogotá, Quito oder Guayaquil und Lima.</p> <p>II. Fluglinien des von der Republik Venezuela bezeichneten Unternehmens:<br/>Von Abgangspunkten in der Republik Venezuela über die Zwischenlandepunkte Lissabon, Madrid und Paris nach Frankfurt und darüber hinaus nach Amsterdam.</p> <p>III. Jedes bezeichnete Unternehmen kann die im Fluglinienplan festgelegten Punkte nach seinen Bedürfnissen bedienen, indem dies in den Flugplänen angekündigt wird.</p> <p>IV. Die bezeichneten Unternehmen können Zwischenlandepunkte und Punkte darüber hinaus auslassen, indem dies in den Flugplänen angekündigt wird.</p> <p>V. Jedes bezeichnete Unternehmen hat das Recht, auf den festgelegten Linien wöchentlich einen (1) Flug mit Großraumgerät unter Beachtung folgender Einschränkungen durchzuführen: Angebot von höchstens 270 Sitzplätzen je Flug im Reiseverkehr; im Frachtverkehr zwischen den im Abkommen festgelegten Punkten höchstens 20 000 kg je Flug. Darüber hinausgehende Kapazität für Fracht kann für Punkte darüber hinaus verwendet werden.</p> <p>VI. Es werden ausschließlich Rechte der Dritten und Vierten Freiheit gewährt.</p> | <p>I. Rutas que seguirá la empresa designada por la República Federal de Alemania:<br/>Desde puntos en la República Federal de Alemania, vía el punto intermedio San Juan, hasta Caracas, y más allá a Bogotá, Quito o Guayaquil, y Lima.</p> <p>II. Rutas que seguirá la empresa designada por la República de Venezuela:<br/>Desde puntos en la República de Venezuela, vía los puntos intermedios Lisboa, Madrid y París, hasta Frankfurt, y más allá a Amsterdam.</p> <p>III. Cada empresa designada puede servir los puntos fijados en el Cuadro de Rutas según sus necesidades, anunciándolo así en sus itinerarios.</p> <p>IV. Las empresas designadas podrán omitir puntos intermedios y puntos más allá, anunciándolos en sus itinerarios.</p> <p>V. Cada empresa designada tiene el derecho de operar en las rutas especificadas un (1) vuelo semanal con equipo de fuselaje ancho, de acuerdo a las siguientes limitaciones: ofreciendo un máximo de 270 asientos por vuelo para tráfico de pasajeros; y con un transporte de carga entre los puntos objeto de este Convenio, limitado a un máximo de 20.000 kilogramos por vuelo. En caso de operarse un equipo con mayor capacidad de carga, esta capacidad podrá ser utilizada para satisfacer las necesidades de los puntos más allá.</p> <p>VI. Los Derechos de Tráfico que se otorgan son de Tercera y Cuarta libertades exclusivamente.</p> |
|--|---|

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich des Übereinkommens  
zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs**

Vom 18. Februar 1992

Das Übereinkommen vom 9. April 1965 zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs (BGBl. 1967 II S. 2434; 1971 II S. 1377; 1978 II S. 1445; 1983 II S. 576; 1984 II S. 938; 1986 II S. 1141; 1989 II S. 70) ist nach seinem Artikel XI für

Gambia	am	31. Dezember 1991
Thailand	am	27. Januar 1992

in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 5. August 1991 (BGBl. II S. 943).

Bonn, den 18. Februar 1992

Der Bundesminister des Auswärtigen  
Im Auftrag  
Dr. Oesterhelt

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich des Abkommens  
über die Rechtsstellung der Flüchtlinge  
und des Protokolls über die Rechtsstellung der Flüchtlinge**

**Vom 25. März 1992**

I.

Das Abkommen vom 28. Juli 1951 über die Rechtsstellung der Flüchtlinge (BGBl. 1953 II S. 559) ist nach seinem Artikel 43 Abs. 2 für die

Tschechoslowakei am 24. Februar 1992  
nach Maßgabe der folgenden, bei Hinterlegung der Beitrittsurkunde abgegebenen Erklärung in Kraft getreten:

*(Übersetzung)*

"... for the purposes of its obligations under the Convention relating to the Status of Refugees of July 28, 1951, the Czech and Slovak Federal Republic considers itself bound by alternative (b) of Article 1 B (1) thereof, that is to say 'events occurring in Europe or elsewhere before 1 January 1951'."

... für die Zwecke ihrer Verpflichtungen aufgrund des Abkommens vom 28. Juli 1951 über die Rechtsstellung der Flüchtlinge betrachtet sich die Tschechische und Slowakische Föderative Republik durch die Formulierung b des Artikels 1 Abschnitt B Absatz 1 als gebunden, das heißt 'Ereignisse, die vor dem 1. Januar 1951 in Europa oder anderswo eingetreten sind'."

II.

Das Protokoll vom 31. Januar 1967 über die Rechtsstellung der Flüchtlinge (BGBl. 1969 II S. 1293) ist nach seinem Artikel VIII Abs. 2 für die

Tschechoslowakei am 26. November 1991  
in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 5. Februar 1992 (BGBl. II S. 186).

Bonn, den 25. März 1992

Der Bundesminister des Auswärtigen  
Im Auftrag  
Dr. Oesterheld

Herausgeber: Der Bundesminister der Justiz – Verlag: Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H. – Druck: Bundesdruckerei Zweigbetrieb Bonn.

Bundesgesetzblatt Teil I enthält Gesetze, Verordnungen und sonstige Veröffentlichungen von wesentlicher Bedeutung.

Bundesgesetzblatt Teil II enthält

- a) völkerrechtliche Vereinbarungen und die zu ihrer Inkraftsetzung oder Durchsetzung erlassenen Rechtsvorschriften sowie damit zusammenhängende Bekanntmachungen,
- b) Zolltarifvorschriften.

Laufender Bezug nur im Verlagsabonnement. Postanschrift für Abonnementsbestellungen sowie Bestellungen bereits erschienener Ausgaben:

Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H., Postfach 13 20, 5300 Bonn 1  
Telefon: (0228) 38206-0, Telefax: (0228) 38206-36

Bezugspreis für Teil I und Teil II halbjährlich je 81,48 DM. Einzelstücke je angefangene 16 Seiten 2,56 DM zuzüglich Versandkosten. Dieser Preis gilt auch für Bundesgesetzblätter, die vor dem 1. Januar 1990 ausgegeben worden sind. Lieferung gegen Voreinsendung des Betrages auf das Postgirokonto Bundesgesetzblatt Köln 3 99-509, BLZ 370 100 50, oder gegen Vorausrechnung.

Preis dieser Ausgabe: 8,68 DM (7,68 DM zuzüglich 1,00 DM Versandkosten), bei Lieferung gegen Vorausrechnung 9,68 DM.

Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz beträgt 7%.

Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H. · Postfach 13 20 · 5300 Bonn 1  
Postvertriebsstück · Z 1996 A · Gebühr bezahlt

### **Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Wiener Übereinkommens über diplomatische Beziehungen**

**Vom 26. März 1992**

Das Wiener Übereinkommen vom 18. April 1961 über diplomatische Beziehungen (BGBl. 1964 II S. 957) ist nach seinem Artikel 51 Abs. 2 für

Litauen am 14. Februar 1992  
in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 12. Februar 1992 (BGBl. II S. 194).

Bonn, den 26. März 1992

Der Bundesminister des Auswärtigen  
Im Auftrag  
Dr. Oesterheld