

Bundesgesetzblatt ¹⁰²¹

Teil II

G 1998

1997

Ausgegeben zu Bonn am 3. Juni 1997

Nr. 22

Tag	Inhalt	Seite
26. 5. 97	Gesetz zu dem Abkommen vom 13. Dezember 1995 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Simbabwe über den Luftverkehr GESTA: XJ026	1022
26. 5. 97	Gesetz zu dem Abkommen vom 16. November 1995 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Usbekistan über den Luftverkehr GESTA: XJ027	1032
26. 5. 97	Gesetz zu dem Abkommen vom 26. August 1994 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Sozialistischen Republik Vietnam über den Luftverkehr GESTA: XJ028	1044
27. 5. 97	Gesetz zu dem Abkommen vom 20. Juni 1996 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland, den Vereinten Nationen und dem Sekretariat des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen über den Sitz des Sekretariats des Übereinkommens und zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes FNA: neu: 188-78; 188-74, 791-1 GESTA: XN004	1054
24. 4. 97	Verordnung zur Revision 1 der ECE-Regelung Nr. 51 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern hinsichtlich ihrer Geräuschemissionen (Verordnung zur Revision 1 der ECE-Regelung Nr. 51)	1060

Die Revision 1 der ECE-Regelung Nr. 51 wird als Anlageband zu dieser Ausgabe des Bundesgesetzblatts ausgegeben. Abonnenten des Bundesgesetzblatts Teil II wird der Anlageband auf Anforderung gemäß den Bezugsbedingungen des Verlags übersandt.

**Gesetz
zu dem Abkommen vom 13. Dezember 1995
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Republik Simbabwe
über den Luftverkehr**

Vom 26. Mai 1997

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

Artikel 1

Dem in Harare am 13. Dezember 1995 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Simbabwe über den Luftverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.
(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 19 Abs. 1 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

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

Berlin, den 26. Mai 1997

Der Bundespräsident
Roman Herzog

Der Bundeskanzler
Dr. Helmut Kohl

Der Bundesminister für Verkehr
Wissmann

Der Bundesminister des Auswärtigen
Kinkel

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

**Air Transport Agreement
between the Federal Republic of Germany
and the Republic of Zimbabwe**

Inhaltsübersicht

Contents

Präambel

- Artikel 1 Begriffsbestimmungen
- Artikel 2 Gewährung von Verkehrsrechten
- Artikel 3 Bezeichnung und Betriebsgenehmigung
- Artikel 4 Widerruf oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung
- Artikel 5 Gleichbehandlung bei den Gebühren
- Artikel 6 Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben
- Artikel 7 Überweisung von Einkünften
- Artikel 8 Grundsätze für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs
- Artikel 9 Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken
- Artikel 10 Genehmigung der Tarife
- Artikel 11 Gewerbliche Tätigkeiten
- Artikel 12 Luftsicherheit
- Artikel 13 Einreise und Kontrolle der Reisedokumente
- Artikel 14 Meinungsaustausch
- Artikel 15 Konsultationen
- Artikel 16 Beilegung von Streitigkeiten
- Artikel 17 Mehrseitige Übereinkommen
- Artikel 18 Registrierung bei der ICAO
- Artikel 19 Inkrafttreten, Geltungsdauer, Kündigung

Preamble

- Article 1 Definitions
- Article 2 Grant of Traffic Rights
- Article 3 Designation and Operating Authorization
- Article 4 Revocation or Limitation of Operating Authorization
- Article 5 Non-discrimination in respect of Charges
- Article 6 Exemption from Customs Duties and other Charges
- Article 7 Transfer of Earnings
- Article 8 Principles Governing the Operation of Agreed Services
- Article 9 Communication of Operating Information and Statistics
- Article 10 Approval of Tariffs
- Article 11 Commercial Activities
- Article 12 Aviation Security
- Article 13 Immigration and Control of Travel Documents
- Article 14 Exchange of Views
- Article 15 Consultations
- Article 16 Settlement of Disputes
- Article 17 Multilateral Conventions
- Article 18 Registration with ICAO
- Article 19 Entry into Force, Duration, Termination

Die Bundesrepublik Deutschland
und
die Republik Simbabwe –

The Federal Republic of Germany
and
the Republic of Zimbabwe –

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

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944,

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

Desiring to conclude an agreement concerning the establishment and operation of air services between and beyond their 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) „Zivilluftfahrt-Abkommen“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, einschließlich aller nach dessen Artikel 90 angenommenen Anhänge und aller Änderungen der Anhänge oder des Zivilluftfahrt-Abkommens selbst nach dessen Artikeln 90 und 94, soweit diese Anhänge und Änderungen für die Vertragsparteien in Kraft getreten oder von ihnen ratifiziert worden sind;
- b) „Luftfahrtbehörde“ in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland das Bundesministerium für Verkehr, in bezug auf die Republik Simbabwe das für Zivilluftfahrt zuständige Ministerium oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Wahrnehmung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;
- c) „bezeichnetes Unternehmen“ jedes Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll.

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

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

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

Er umfaßt auch

- d) alle wesentlichen Leistungen, die in Verbindung mit der Beförderung erbracht werden;

Article 1

Definitions

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

- (a) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by, the Contracting Parties;
- (b) the term "aeronautical authorities" means in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Ministry of Transport; in the case of the Republic of Zimbabwe, the Ministry responsible for Civil Aviation; or in both cases any other person or agency authorized to perform the functions incumbent upon the said authorities;
- (c) the term "designated airline" means any airline that either Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with Article 3 of this Agreement as being an airline which is to operate international air services on the routes specified in conformity with Article 2 (2) of this Agreement.

(2) The terms "territory", "air service", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" have, for the purpose of this Agreement, the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention as amended at present or in future.

(3) The term "tariff" means the price to be charged for the international carriage (i.e. carriage between points in the territories of two or more States) of passengers, baggage or cargo (excluding mail) and comprises:

- (a) any through tariff or amount to be charged for international carriage marketed and sold as such, including through tariffs constructed using other tariffs or add-ons for carriage over international sectors or domestic sectors forming part of the international sector;
- (b) the commission to be paid on the sales of tickets for the carriage of passengers and their baggage, or on the corresponding transactions for the carriage of cargo;
- (c) the conditions that govern the applicability of the tariff, or the price for carriage or the payment of commission.

It also includes:

- (d) any significant benefits provided in association with the carriage;

- e) jeden Tarif für die als Zusatz zu einer internationalen Beförderung verkaufte Beförderung auf einem inländischen Streckenabschnitt, der für rein inländische Flüge nicht verfügbar ist und der nicht allen Beförderern im internationalen Verkehr und deren Kunden zu gleichen Bedingungen zur Verfügung gestellt werden kann.

- (e) any tariff for carriage on a domestic sector which is sold as an adjunct to international carriage, which is not available for purely domestic travel and which is not made available on equal terms to all international carriers and users of their services.

Artikel 2

Gewährung von Verkehrsrechten

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

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

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

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

Artikel 3

Bezeichnung und Betriebsgenehmigung

(1) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien kann jederzeit aufgenommen werden, wenn

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

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, erteilt vorbehaltlich des Absatzes 3 dieses Artikels und des Artikels 9 unverzüglich die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs.

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

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

Artikel 4

Widerruf oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung

Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze oder sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die

Article 2

Grant of Traffic 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 below the right:

- (a) to fly across its territory without landing;
- (b) to land in its territory for non-traffic purposes and
- (c) to land in its territory at the points named on the routes specified in accordance with paragraph 2 below in order to take on or discharge passengers, cargo and mail 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 by an exchange of notes.

(3) Nothing in paragraph 1 above shall be deemed to confer on any designated airline of either Contracting Party the right to take on in the territory of the other Contracting Party passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point within the territory of that other Contracting Party (cabotage).

Article 3

Designation and Operating Authorization

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

- (a) the Contracting Party to whom the rights specified in Article 2 (1) of this Agreement 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 paragraph 3 below as well as Article 9 of this Agreement, give without delay the said authorization to operate the international air service.

(3) Either Contracting Party may require any airline designated by the other Contracting Party to furnish proof 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) Either Contracting Party shall have the right to replace, by written communication to the other Contracting Party and subject to the provisions of paragraphs 1 to 3 above, 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.

Article 4

Revocation or Limitation of Operating Authorization

Either Contracting Party may revoke, or limit by the imposition of conditions, the authorization granted in accordance with Article 3 (2) of this Agreement in the event of failure by a designated airline to comply with the laws and regulations of the Contracting

Bestimmungen dieses Abkommens nicht einhält oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Vor dem Widerruf oder der Einschränkung werden Konsultationen nach Artikel 15 durchgeführt, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

Artikel 5

Gleichbehandlung bei den Gebühren

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

Artikel 6

Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben

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

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

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

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

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

(6) Jede Vertragspartei gewährt für Gegenstände und Dienstleistungen, die jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei geliefert bzw. erbracht und für Zwecke seines Geschäftsbetriebs verwendet werden, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit eine Entlastung von der Umsatzsteuer oder von ähnlichen indirekten Steuern. Die Steuerentlastung kann durch eine Befreiung oder Erstattung erfolgen.

Artikel 7

Überweisung von Einkünften

Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, in Übereinstimmung mit ihren Devisenvorschriften die durch den Verkauf von Beförderungsdiensten im Luftverkehr im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erzielten Einkünfte jederzeit und ohne Beschränkung

Party granting the rights or to comply with the provisions of this Agreement or to fulfil the obligations arising therefrom. Such revocation or limitation shall be preceded by consultation as provided for in Article 15 of this Agreement, unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

Article 5

Non-discrimination in respect of Charges

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

Article 6

Exemption from Customs Duties and other Charges

(1) Aircraft operated by any 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, 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, spare parts, regular equipment and aircraft stores 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 above. Advertising materials and transport documents of any designated airline of one Contracting Party shall, on the occasion of importation into the territory of the other Contracting Party, likewise be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above.

(3) Fuel and lubrications taken on board the aircraft of any 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 above, as well as from any other special consumption charges.

(4) Either Contracting Party may keep the goods mentioned in paragraph 1 to 3 above under customs supervision.

(5) Where no customs duties or other charges are levied on goods mentioned in paragraph 1 to 3 above, 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, on a reciprocal basis, grant relief from turnover tax or similar indirect taxes on goods and services supplied to any airline designated by the other Contracting Party and used for the purposes of its business. The tax relief may take the form of an exemption or a refund.

Article 7

Transfer of Earnings

Each Contracting Party shall grant to any airline designated by the other Contracting Party the right, in accordance with its foreign exchange regulations, to remit to its head office at any time and without restrictions, in any freely convertible currency and at the official rate of exchange, the revenue realized through the sale of

in jeder frei konvertierbaren Währung zum amtlichen Wechselkurs an seine Hauptniederlassung zu überweisen.

Artikel 8

Grundsätze für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs

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

(2) Beim Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien nimmt jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der von diesen Unternehmen auf den gleichen Linien oder Teilen derselben betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebuhrlieh beeinträchtigt wird.

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

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

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

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

Artikel 9

Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken

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

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

Artikel 10

Tarife

(1) Die Tarife, die auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht angewendet werden, bedürfen der

air transport services in the territory of the other Contracting Party.

Article 8

Principles Governing the Operation of Agreed services

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

(2) In the operation of international air services on the routes specified in accordance with Article 2(2) of this 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 Article 2(2) of this Agreement shall have as their primary objective the provision of capacity commensurate with the foreseeable traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airlines. The right of such airlines to carry traffic between points of a route specified in accordance with Article 2(2) of this 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 airlines;
- (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) To ensure fair and equal treatment of any designated airline, the frequency of services, the types or aircraft to be used with regard to capacity, as well as the flight schedules shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

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

Article 9

Communication of Operating Information and Statistics

(1) Each designated airline shall communicate to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least one month prior to the initiation of air services on the routes specified in accordance with Article 2(2) of this Agreement the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. This shall likewise apply to later changes.

(2) 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 Article 2(2) of this 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 tariffs to be charged for passengers and cargo on the routes specified in accordance with Article 2(2) of this Agreement

Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde der Vertragspartei, von deren Hoheitsgebiet aus sie angewendet werden sollen. Sie sollen die Betriebskosten, einen angemessenen Gewinn, die bestehenden Wettbewerbs- und Marktbedingungen sowie die Interessen der Nutzer berücksichtigen.

(2) Die Tarife werden der Luftfahrtbehörde nach Absatz 1 von den bezeichneten Unternehmen spätestens einen Monat vor ihrer in Aussicht genommenen Anwendung zur Genehmigung vorgelegt.

(3) Ist die Luftfahrtbehörde mit einem Tarif nicht einverstanden, der ihr nach Absatz 2 zur Genehmigung vorgelegt wurde, so unterrichtet sie das betreffende Unternehmen innerhalb von 21 Tagen nach dem Tag der Vorlage des Tarifs. Dieser Tarif darf in diesem Fall nicht angewendet werden. Anzuwenden ist weiterhin der bisherige Tarif, der durch den neuen Tarif ersetzt werden sollte.

Artikel 11

Gewerbliche Tätigkeiten

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

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

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

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

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, den am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen und dem am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt.

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

shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Contracting Party from whose territory they are to be applied. They should take into account the cost of operation, a reasonable profit, the prevailing conditions of competition and of the market as well as interests of transport users.

(2) The tariffs shall be submitted by the designated airlines to the aeronautical authorities referred to in paragraph 1 above for approval at least one month prior to the envisaged date of their introduction.

(3) If the aeronautical authorities do not consent to a tariff submitted for their approval in accordance with paragraph 2 above, they shall inform the airline concerned within 21 days after the date of submission of the tariff. In such case, this tariff shall not be applied. The tariff applied up to that time which was to be replaced by the new tariff shall continue to be applied.

Article 11

Commercial Activities

(1) Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, grant to any designated airline of the other Contracting Party the right to maintain in its territory such offices and administrative, commercial and technical personnel as are needed by the designated airline.

(2) The establishment of the offices and the employment of the personnel referred to in paragraph 1 above 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 above shall not, however, require a work permit.

(3) Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, grant to any designated airline of the other Contracting Party the right of self-handling of passengers, baggage, cargo and mail for the designated or other airlines of the other Contracting Party. This right does not include air-side ground handling services (aircraft ground handling), which remain the prerogative of the airport operators.

(4) Each Contracting Party shall grant to any designated airline of the other Contracting Party the right to sell its transport services on its own transport documents directly in its own sales offices and through its agents in the territory of the other Contracting Party to any customer in any currency.

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.

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

(4) Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, daß von diesen Luftfahrzeughaltern verlangt werden kann, die in Absatz 3 genannten Sicherheitsvorschriften einzuhalten, die von der anderen Vertragspartei für den Einflug in ihr Hoheitsgebiet oder den Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet festgelegt wurden. Jede Vertragspartei gewährleistet, daß in ihrem Hoheitsgebiet angemessene Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzung, Handgepäck, Gepäck, Fracht und Bordvorräten vor und bei dem Einsteigen oder Beladen wirksam durchgeführt werden. Jede Vertragspartei wird außerdem jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um vernünftige besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung wohlwollend prüfen.

(5) Wird ein ziviles Luftfahrzeug widerrechtlich in Besitz genommen oder werden sonstige widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit eines solchen Luftfahrzeugs, seiner Fluggäste und Besatzung sowie gegen die Sicherheit von Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen begangen oder angedroht, so unterstützen die Vertragsparteien einander durch Erleichterung des Fernmeldeverkehrs und sonstige geeignete Maßnahmen zur raschen und sicheren Beendigung eines solchen Vorfalles oder einer solchen Bedrohung.

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

Artikel 13

Einreise und Kontrolle der Reisedokumente

(1) Auf Ersuchen einer Vertragspartei gestattet die andere Vertragspartei den Unternehmen, die in beiden Staaten Luftverkehrsrechte ausüben, die Durchführung von Maßnahmen, die gewährleisten sollen, daß nur Fluggäste mit den für die Einreise in oder die Durchreise durch den ersuchenden Staat erforderlichen Reisedokumenten befördert werden.

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

(3) Diese Bestimmung hindert die Behörden nicht daran, eine zurückgewiesene, nicht einreiseberechtigte Person einer weiteren Überprüfung zu unterziehen, um festzustellen, ob sie schließlich in dem Staat aufgenommen werden kann, oder um Vorkehrungen für ihre Weiterbeförderung, Entfernung oder Abschiebung in einen Staat, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzt oder in dem sie aus anderen Gründen Aufnahme finden kann, zu treffen. Hat eine Person, von der festgestellt worden ist, daß sie nicht einreiseberechtigt ist, ihre Reisedokumente verloren oder zerstört, so er-

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization (ICAO) and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

(4) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

(6) Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the former Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within one month of the date of such request shall constitute grounds for withholding, revoking, limiting or imposing conditions on the operating authorization of an airline or airlines of the former Contracting Party. If required by an emergency, either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of this month.

Article 13

Immigration and Control of Travel Documents

(1) Upon the request of either Contracting Party the other Contracting Party shall permit the airlines which exercise air traffic rights in both countries to take measures to ensure that only passengers with the travel documents required for entry into or transit through the requesting State are carried.

(2) Either Contracting Party shall accept for examination a person being returned from his point of disembarkation after having been found inadmissible if this person previously stayed in its territory before embarkation, other than in direct transit. A Contracting Party shall not return such a person to the country where he was earlier found to be inadmissible.

(3) This provision is not intended to prevent public authorities from further examining a returned inadmissible person to determine his eventual acceptability in the State or make arrangements for his transfer, removal or deportation to a State of which he is a national or where he is otherwise acceptable. Where a person who has been found to be inadmissible has lost or destroyed his travel documents, a Contracting Party shall accept instead a document attesting to the circumstances of embarkation and arrival issued by the public authorities of the Contracting Party

kennt eine Vertragspartei statt dessen ein von den Behörden der Vertragspartei, bei der festgestellt wurde, daß die Person nicht einreiseberechtigt ist, ausgestelltes Dokument an, das die Umstände von Abflug und Ankunft bestätigt.

Artikel 14
Meinungsaustausch

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

Artikel 15
Konsultationen

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

Artikel 16
Beilegung von Streitigkeiten

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

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

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

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für die Vertragsparteien bindend. Falls und solange eine der Vertragsparteien einer Entscheidung des Schiedsgerichts, die nach diesem Artikel gefällt wurde, nicht nachkommt, kann die andere Vertragspartei alle Rechte oder Vorrechte, die sie der säumigen Vertragspartei in diesem Abkommen gewährt hat, einschränken, vorenthalten oder widerrufen.

(5) Vorbehaltlich der endgültigen Entscheidung des Schiedsgerichts werden die Kosten bis zum Schiedsspruch zwischen den Vertragsparteien wie folgt verteilt: Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Vorsitzenden sowie die sonstigen Kosten werden zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel 17
Mehrseitige Übereinkommen

Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen zur Feststellung, inwieweit

where the person was found to be inadmissible.

Article 14
Exchange of Views

Exchanges of views shall take place as needed, on an appropriate level, between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in order to achieve close cooperation and agreement in all matters pertaining to the application of this Agreement.

Article 15
Consultations

Consultations may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of discussing amendments to this Agreement or to the Route Schedule of questions relating to interpretation. The same applies to discussions concerning the application of this Agreement if either Contracting Party considers that an exchange of views within the meaning of Article 14 of this Agreement has not produced any satisfactory results. Such consultations shall begin within two months of the date of receipt by the other Contracting Party of any such request.

Article 16
Settlement of Disputes

(1) Where any disagreement concerning the interpretation or application of this Agreement cannot be settled in accordance with Article 15 of this Agreement, it shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of either Contracting Party.

(2) Such arbitral 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 Contracting Parties. Such members shall be appointed within two months, and such chairman within three months, of the date on which either Contracting Party has informed the other Contracting Party of its intention to submit the disagreement to an arbitral 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 arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on the Contracting Parties. If, and as long as, either Contracting Party fails to comply with a decision of the arbitral tribunal given under this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

(5) Subject to the final decision of the arbitral tribunal, the costs incurred up to the award shall be distributed between the Contracting Parties as follows: Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and the remaining costs shall be borne in equal parts. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Article 17
Multilateral 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

ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen beendet, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 15 statt.

to determining the extent to which this Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention shall take place in accordance with Article 15 of this Agreement.

Artikel 18

Registrierung bei der ICAO

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

Article 18

Registration with ICAO

This Agreement, any amendments to it and any exchange of notes under Article 2 (2) of this Agreement shall be communicated by the Contracting Parties to the International Civil Aviation Organization (ICAO) for registration.

Artikel 19

Inkrafttreten, Geltungsdauer, Kündigung

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

(2) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen. Jede Vertragspartei kann auf diplomatischem Wege die andere Vertragspartei jederzeit schriftlich von ihrer Absicht in Kenntnis setzen, das Abkommen zu beenden. Diese Kündigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) mitzuteilen. In diesem Falle tritt das Abkommen zwölf Monate nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern nicht die Kündigung vor Ablauf dieser Zeit durch Vereinbarung zurückgenommen wird. Wird der Eingang der Kündigung von der anderen Vertragspartei nicht bestätigt, so gilt als Eingangstag der vierzehnte Tag nach dem Eingang der Kündigung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation.

Article 19

Entry into Force, Duration, Termination

(1) This Agreement shall enter into force one month from the date on which the two Governments have notified each other that the constitutional requirements for the entry into force of this Agreement have been fulfilled.

(2) This Agreement shall be concluded for an unlimited period. Either Contracting Party may at any time give written notice through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization (ICAO). In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date on which the notice was received by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Geschehen zu Harare am 13. Dezember 1995 in zwei Urschriften, jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Done at Harare on 13 December 1995 in duplicate in the German and English languages, both texts being equally authentic.

Für die Bundesrepublik Deutschland
For the Federal Republic of Germany
Norwin Gf. Leutrum

Für die Republik Simbabwe
For the Republic of Zimbabwe
Simon Moyo

**Gesetz
zu dem Abkommen vom 16. November 1995
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Republik Usbekistan
über den Luftverkehr**

Vom 26. Mai 1997

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

Artikel 1

Dem in Bonn am 16. November 1995 unterzeichneten Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Usbekistan 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 21 Abs. 1 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

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

Berlin, den 26. Mai 1997

Der Bundespräsident
Roman Herzog

Der Bundeskanzler
Dr. Helmut Kohl

Der Bundesminister für Verkehr
Wissmann

Der Bundesminister des Auswärtigen
Kinkel

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

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

Inhaltsübersicht

Präambel
 Artikel 1 Begriffsbestimmungen
 Artikel 2 Gewährung von Verkehrsrechten
 Artikel 3 Bezeichnung und Betriebsgenehmigung
 Artikel 4 Widerruf oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung
 Artikel 5 Gleichbehandlung bei den Gebühren
 Artikel 6 Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben
 Artikel 7 Transfer von Einkünften
 Artikel 8 Grundsätze für den Betrieb des Fluglinienverkehrs
 Artikel 9 Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken
 Artikel 10 Tarife
 Artikel 11 Gewerbliche Tätigkeiten
 Artikel 12 Luftsicherheit
 Artikel 13 Einreise und Kontrolle der Reisedokumente
 Artikel 14 Direkttransit
 Artikel 15 Meinungsaustausch
 Artikel 16 Konsultationen
 Artikel 17 Beilegung von Streitigkeiten
 Artikel 18 Mehrseitige Übereinkommen
 Artikel 19 Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation
 Artikel 20 Frühere Abkommen
 Artikel 21 Inkrafttreten, Geltungsdauer
 Artikel 22 Kündigung

Оглавление

Прембула
 Статья 1 Определение терминов
 Статья 2 Предоставление прав перевозок
 Статья 3 Назначение авиапредприятий и разрешение на эксплуатацию
 Статья 4 Аннулирование или ограничение разрешения на эксплуатацию
 Статья 5 Равенство при назначении сборов
 Статья 6 Освобождение от таможенных пошлин и прочих сборов
 Статья 7 Перевод доходов
 Статья 8 Принципы эксплуатации маршрутов
 Статья 9 Передача эксплуатационных и статистических данных
 Статья 10 Тарифы
 Статья 11 Коммерческая деятельность
 Статья 12 Авиационная безопасность
 Статья 13 Въезд и контроль проездных документов
 Статья 14 Прямой транзит
 Статья 15 Обмен мнениями
 Статья 16 Консультации
 Статья 17 Урегулирование споров
 Статья 18 Многосторонние конвенции
 Статья 19 Регистрация в Международной организации гражданской авиации
 Статья 20 Прежние Соглашения
 Статья 21 Вступление в силу, срок действия
 Статья 22 Денонсация

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

Правительство Федеративной Республики Германия
 и
 Правительство Республики Узбекистан,

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

являясь участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 г.,

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

желая заключить Соглашение об установлении и осуществлении регулярного воздушного сообщения между государственными территориями обеих стран и за их пределами,

sind wie folgt übereingekommen:

пришли к соглашению о нижеследующем:

**Artikel 1
Begriffsbestimmungen**

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

**Статья 1
Определение терминов**

(1) По смыслу данного Соглашения, если из его текста не вытекает ничего иного, следует понимать:

- a) „Zivilluftfahrt-Abkommen“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt einschließlich aller nach dessen Artikel 90 angenommenen Anhänge und aller Änderungen der Anhänge oder des Zivilluftfahrt-Abkommens selbst nach dessen Artikeln 90 und 94, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien in Kraft getreten oder von ihnen ratifiziert worden sind;
- b) „Luftfahrtbehörde“ in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland das Bundesministerium für Verkehr, in bezug auf die Republik Usbekistan der Generaldirektor der Zivilluftfahrt der Republik Usbekistan oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Wahrnehmung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;
- c) „bezeichnetes Unternehmen“ jedes Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll.

(2) Die Begriffe „Hoheitsgebiet“, „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“ und „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ haben für die Anwendung dieses Abkommens die in den Artikeln 2 und 96 des Zivilluftfahrt-Abkommens festgelegte Bedeutung.

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

- a) jeden Durchgangstarif oder Betrag, der für eine internationale Beförderung zu berechnen ist, als solche vermarktet und verkauft wird, einschließlich derjenigen Durchgangstarife, die unter Verwendung von anderen Tarifen oder von Anschlussstarifen für eine Beförderung auf internationalen Streckenabschnitten oder auf inländischen Streckenabschnitten, die Teil des internationalen Streckenabschnitts sind, gebildet werden;
- b) die Provision, die für den Verkauf von Flugscheinen für die Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck oder für die entsprechenden Maßnahmen bei der Beförderung von Fracht zu zahlen ist;
- c) die Bedingungen, nach denen sich die Anwendbarkeit des Tarifs oder des Beförderungspreises oder die Provisionszahlung richtet.
- Er umfaßt auch
- d) alle wesentlichen Leistungen, die in Verbindung mit der Beförderung erbracht werden;
- e) jeden Tarif für die als Zusatz zu einer internationalen Beförderung verkaufte Beförderung auf einem inländischen Streckenabschnitt, der für rein inländische Flüge nicht verfügbar ist und der nicht allen Beförderern im internationalen Verkehr und deren Kunden zu gleichen Bedingungen zur Verfügung gestellt werden kann.

Artikel 2

Gewährung von Verkehrsrechten

(1) Eine Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen das Recht,

- a) ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen;

a) „Konvention oо гражданской авиации“ – Конвенция о международной гражданской авиации, открытая для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 г., включая все Приложения, принятые согласно её Статье 90 и все изменения Приложений или Конвенции о гражданской авиации, принятые согласно Статьям 90 и 94 в той степени, в которой эти приложения и поправки вступили в силу для обеих Договаривающихся Сторон или были ратифицированы ими;

b) „Ведомство авиационных Властей“ означает в отношении Федеративной Республики Германия – Федеральное министерство транспорта, в отношении Республики Узбекистан – Генеральный директор гражданской авиации, или в обоих случаях – любое иное лицо либо организацию, которые уполномочены выполнять функции, возложенные на указанные ведомства;

c) „назначенное авиапредприятие“ означает любое авиапредприятие, которое одна Договаривающаяся Сторона указала другой Договаривающейся Стороне путём письменного уведомления согласно Статье 3 как авиапредприятие, которое должно будет осуществлять международное воздушное сообщение по маршрутам, установленным согласно пункту 2 Статьи 2 данного Соглашения.

(2) Термины „государственная территория“, „воздушное сообщение“, „международное воздушное сообщение“ и „посадка с некоммерческими целями“ в применении к данному Соглашению имеют значение, установленное для них в Статьях 2 и 96 Конвенции о гражданской авиации.

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

- a) каждый сквозной тариф или сумму, которые подлежат оплате за международную перевозку, предлагаемую на рынке сбыта и продаваемую как таковую, включая и те сквозные тарифы, которые составлены с применением других тарифов или последующих тарифов на перевозку на международных или внутренних маршрутах, являющихся составными частями международных маршрутов;
- b) комиссионные, подлежащие уплате за продажу авиабилетов на перевозку пассажиров и их багажа или за соответствующие меры при перевозке груза;
- c) условия, которые определяют применение тарифа или цену на перевозку или уплату комиссионных;

Он также включает:

- d) все существенные услуги, оказываемые во взаимосвязи с перевозкой;
- e) каждый тариф за перевозку внутри страны, проданную в дополнение к международной перевозке, которого нет на исключительно внутренних линиях и который не может быть предоставлен на тех же условиях всем авиакомпаниям и их клиентам в международном воздушном сообщении.

Статья 2

Предоставление прав перевозок

(1) Одна Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне для осуществления международного воздушного сообщения назначенными авиапредприятиями право:

- a) пролета её государственной территории без посадки;

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

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

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

(4) Die Gewährung von Verkehrsrechten nach Absatz 1 umfaßt nicht auch die Gewährung des Rechts, Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post zwischen Punkten im Hoheitsgebiet der die Rechte gewährenden Vertragspartei und Punkten im Hoheitsgebiet eines dritten Staates sowie in umgekehrter Richtung zu befördern (5. Freiheit). Rechte der 5. Freiheit werden nur aufgrund besonderer Vereinbarungen zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien gewährt.

Artikel 3

Bezeichnung und Betriebsgenehmigung

(1) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien kann jederzeit aufgenommen werden, wenn

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

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, erteilt vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 dieses Artikels und des Artikels 9 unverzüglich die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs.

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

(4) Eine Vertragspartei kann jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Ausübung der nach Artikel 2 gewährten Rechte verweigern, wenn das Unternehmen auf Verlangen nicht den Nachweis erbringen kann, daß die Mehrheit des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften der anderen Vertragspartei oder dieser selbst zustehen. Wegen der rechtlichen Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Europäischen Union hat die andere Vertragspartei dieses Recht nur dann, wenn ein von der Bundesrepublik Deutschland bezeichnetes Unternehmen auf Verlangen nicht nachweisen kann, daß die Mehrheit des Eigentums an dem Unternehmen bei einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder bei Staatsangehörigen oder Körperschaften solcher Mitgliedstaaten liegt und daß die

- b) посадки на её государственной территории с некоммерческими целями;
- c) посадки на её государственной территории в указанных пунктах на маршрутах, установленных согласно пункту 2 данной Статьи, с коммерческими целями для погрузки или выгрузки пассажиров, багажа, груза и почты.

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

(3) Положения пункта 1 данной Статьи не считаются предоставлением назначенным авиапредприятиям одной Договаривающейся Стороны права брать на борт для перевозки за плату на государственной территории другой Договаривающейся Стороны пассажиров, багаж, груз и почту и перевозить их в другой пункт внутри государственной территории этой другой Договаривающейся Стороны (каботаж).

(4) Предоставление права перевозок согласно пункту 1 данной Статьи не включает также права перевозить пассажиров, багаж, груз и почту между пунктами на государственной территории Договаривающейся Стороны, предоставляющей это право, и пунктами на государственной территории третьего государства и в обратном направлении (5-ая свобода). Права 5-ой свободы будут предоставляться только на основе особых договорённостей между Ведомствами авиационных властей обеих Договаривающихся Сторон.

Статья 3

Назначение авиапредприятий и разрешение на эксплуатацию

(1) Международное воздушное сообщение по маршрутам, установленным согласно Статье 2, пункт 2 данного Соглашения, может быть начато в любое время при условии, что

- a) Договаривающаяся Сторона, которой предоставляются права, указанные в Статье 2, пункт 1 данного Соглашения, в письменной форме назначит одно или несколько авиапредприятий и
- b) Договаривающаяся Сторона, предоставляющая такие права, выдала назначенному или назначенным авиапредприятиям разрешение начать воздушное сообщение.

(2) Договаривающаяся Сторона, которая предоставляет такие права, безотлагательно даст разрешение на осуществление международного воздушного сообщения при условии соблюдения пунктов 3 и 4 данной Статьи, а также Статьи 9 данного Соглашения.

(3) Одна Договаривающаяся Сторона вправе требовать от каждого назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны доказательства того, что оно способно соответствовать требованиям, которые следует выполнять по законам и прочим предписаниям для осуществления международного сообщения первой Договаривающейся Стороны.

(4) Одна Договаривающаяся Сторона вправе отказать каждому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны в использовании предоставленных согласно Статье 2 прав, если это авиапредприятие не способно предоставить по её требованию доказательства того, что преимущественное владение и действительный контроль над ним принадлежат гражданам или юридическим лицам другой Договаривающейся Стороны или ей самой. Из-за правовых обязательств Федеративной Республики Германия перед Европейским Союзом другая Договаривающаяся Сторона обладает подобным правом лишь в том случае, когда назначенное Федеративной Республикой Германия авиапредприятие не в состоянии доказать по требованию, что преимущественное владение этим авиапредприятием при-

tatsächliche Kontrolle einem solchen Staat oder seinen Staatsangehörigen oder Körperschaften zusteht.

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

Artikel 4

Widerruf oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung

Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze oder sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht einhält oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Vor dem Widerruf oder der Einschränkung werden Konsultationen nach Artikel 16 durchgeführt, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

Artikel 5

Gleichbehandlung bei den Gebühren

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

(2) Bis zur Einführung der freien Konvertierbarkeit der Währung der Republik Usbekistan werden die Gebühren im Sinne des Absatzes 1 gemäß den Sätzen und Tarifen erhoben, die von jeder Vertragspartei auf ihrem Hoheitsgebiet unter Berücksichtigung der Empfehlungen der ICAO festgelegt werden.

Artikel 6

Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben

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

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

tragspartei der anderen Vertragspartei zusteht, obliegt dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, der die tatsächliche Kontrolle einem solchen Staat oder seinen Staatsangehörigen oder Körperschaften zusteht.

(5) Каждая Договаривающаяся Сторона вправе в соответствии с пунктами 1-4 данной Статьи заменить одно назначенное ею авиапредприятие другим авиапредприятием. Новое назначенное авиапредприятие пользуется такими же правами и должно выполнять те же обязательства, как и авиапредприятие, место которого оно заняло.

Статья 4

Аннулирование или ограничение разрешения на эксплуатацию

Каждая Договаривающаяся Сторона может аннулировать или ввести ограничения на предоставленное согласно Статье 3, пункт 2 разрешение на эксплуатацию, если назначенное авиапредприятие не соблюдает законы или иные предписания предоставляющей права Договаривающейся Стороны или не соблюдает положения данного Соглашения, или не выполняет вытекающие из него обязательства. Перед аннулированием или введением ограничений проводятся консультации согласно Статье 16 данного Соглашения, если во избежание дальнейших нарушений законов или иных предписаний нет необходимости в немедленном приостановлении эксплуатации или введении ограничений.

Статья 5

Равенство при назначении сборов

(1) Сборы, взимаемые на государственной территории одной Договаривающейся Стороны за пользование аэропортами и другими аэронавигационными средствами воздушными судами каждого назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, не могут быть выше тех сборов, которые взимаются с воздушных судов отечественного авиапредприятия при аналогичных международных воздушных перевозках.

(2) До введения свободной конвертируемости валюты Республики Узбекистан сборы, указанные в пункте 1 данной Статьи, будут взиматься в соответствии со ставками и тарифами, установленными каждой Договаривающейся Стороной на своей государственной территории с учётом рекомендаций ИКАО.

Статья 6

Освобождение от таможенных пошлин и прочих сборов

(1) Используемые каждым назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны воздушные суда, влетающие на государственную территорию другой Договаривающейся Стороны и снова вылетающие или пересекающие её, включая имеющиеся на борту топливо, смазочные материалы, запчасти, табельное имущество и бортовые запасы, освобождаются от таможенных пошлин и прочих сборов, взимаемых при ввозе, вывозе или транзите товаров. Это распространяется также на товары, находящиеся на борту воздушных судов и используемые во время полёта над государственной территорией другой Договаривающейся Стороны.

(2) Топливо, смазочные материалы, запчасти, табельное имущество и бортовые запасы, временно ввозимые на государственную территорию одной Договаривающейся Стороны для того, чтобы сразу же или после складирования быть использованными или по другой причине взяты на борт воздушных судов назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны или иным образом быть снова вывезены с государственной территории первой Договаривающейся Стороны, освобождаются от таможенных пошлин и других сборов, указанных в пункте 1 данной Статьи. Рекламные

tragspartei bleiben bei der Einfuhr in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ebenfalls von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben frei.

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

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

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

(6) Jede Vertragspartei gewährt für Gegenstände und Dienstleistungen, die jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei geliefert bzw. erbracht und für Zwecke seines Geschäftsbetriebs verwendet werden, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit eine Entlastung von der Umsatzsteuer oder von ähnlichen indirekten Steuern. Die Steuerentlastung kann durch eine Befreiung oder Erstattung erfolgen.

Artikel 7

Transfer von Einkünften

Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, die durch den Verkauf von Beförderungsdiensten im Luftverkehr im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erzielten Einkünfte jederzeit, auf jede Weise, frei und ohne Beschränkung in jeder frei konvertierbaren Währung zum amtlichen Wechselkurs an seine Hauptniederlassung zu transferieren.

Artikel 8

Grundsätze für den Betrieb des Fluglinienverkehrs

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

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

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

materialien und перевозочная документация каждого назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны также освобождаются от упомянутых в пункте 1 данной Статьи пошлин и других сборов при их ввозе на государственную территорию другой Договаривающейся Стороны.

(3) Топливо и смазочные материалы, принятые на борт воздушных судов каждого назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны на государственной территории другой Договаривающейся Стороны и используемые в международном воздушном сообщении, освобождаются от упомянутых в пункте 1 данной Статьи пошлин и других сборов, а также от возможных налогов на потребление.

(4) Каждая Договаривающаяся Сторона может держать указанные в пунктах 1 - 3 данной Статьи товары под таможенным надзором.

(5) На указанные в пунктах 1 - 3 данной Статьи товары, освобождённые от указанных пошлин и других сборов, не распространяются обычно применяемые к ним экономические запреты или ограничения на ввоз, вывоз и транзитную перевозку.

(6) каждая Договаривающаяся Сторона предоставит на условиях взаимности освобождение от налога с оборота или от аналогичных косвенных налогов на товары и услуги, предоставляемые или оказываемые каждому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны и используемые для осуществления его коммерческой деятельности. Освобождение от налога может осуществляться путём предварительного освобождения или возврата уплаченных налогов.

Статья 7

Перевод доходов

Одна Договаривающаяся Сторона предоставляет каждому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право в любое время, любым способом, свободно и без ограничения переводить в его главную контрольную доходы, полученные от продажи транспортных услуг в воздушном сообщении на государственной территории другой Договаривающейся Стороны в любой свободно конвертируемой валюте по официальному курсу.

Статья 8

Принципы эксплуатации маршрутов

(1) Каждому назначенному авиапредприятию Договаривающихся Сторон предоставляется справедливая и равноправная возможность эксплуатации маршрутов, установленных по Статье 2, пункт 2 данного Соглашения.

(2) При осуществлении международного воздушного сообщения на маршрутах, установленных по Статье 2, пункт 2 данного Соглашения, каждое назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны действует с учётом интересов каждого назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, чтобы не нанести существенный ущерб авиаперевозкам этого авиапредприятия, эксплуатирующего авиалинию по тому же маршруту или по его участкам.

(3) Международное воздушное сообщение по установленным согласно Статье 2, пункт 2 маршрутам в первую очередь служит предоставлению ёмкостей, соответствующих предвидимому спросу на авиаперевозки до и с государственной территории Договаривающейся Стороны, которая назначила авиапредприятия. Право этих авиапредприятий осуществлять перевозки между пунктами на государственной территории другой Договаривающейся Стороны по маршрутам, установленным по Статье 2, пункт 2 данного Соглашения, и пунктами в третьих государствах осуществляется в интересах регулируемого развития международного воздушного сообщения таким образом, что предложение ёмкостей будет ориентироваться

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

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

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

Artikel 9 Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken

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

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

Artikel 10 Tarife

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

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

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

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

a) на спрос на авиаперевозки до и с государственной территории Договаривающейся Стороны, назначившей авиапредприятия,

b) на имеющийся спрос на авиаперевозки в районах, через которые проходит авиалиния, с учётом местного и регионального воздушного сообщения,

c) на требования рентабельной эксплуатации транзитных авалиний.

(4) Для обеспечения справедливых и равных условий работы каждому назначенному авиапредприятию частота полётов, типы воздушных судов в отношении их ёмкости, а также расписание рейсов подлежат одобрению Ведомствами авиационных властей Договаривающихся Сторон.

(5) При необходимости Ведомствам авиационных властей Договаривающихся Сторон следует приложить усилия для достижения удовлетворительного урегулирования предлагаемых ёмкостей авиатранспорта и частоты полётов.

Статья 9 Передача эксплуатационных и статистических данных

(1) Каждое назначенное авиапредприятие не позднее одного месяца до начала воздушного сообщения по маршрутам, установленным по Статье 2, пункт 2 данного Соглашения, а также перед началом каждого последующего сезонного расписания полётов уведомляет Ведомства авиационных властей Договаривающихся Сторон о характере услуг, типах предусматриваемых воздушных судов и расписании полётов. О краткосрочных изменениях следует уведомлять незамедлительно.

(2) Ведомство авиационных властей одной Договаривающейся Стороны предоставляет Ведомству авиационных властей другой Договаривающейся Стороны по его просьбе все периодические или иные статистические материалы по назначенным авиапредприятиям, которые в разумных пределах могут быть затребованы для проверки предлагаемых ёмкостей каждого назначенного авиапредприятия первой Договаривающейся Стороны на маршрутах, установленных по Статье 2, пункт 2 данного Соглашения. Эти материалы должны содержать все данные, необходимые для определения объёма перевозок, а также пунктов отправления и пунктов назначения полётов.

Статья 10 Тарифы

(1) Тарифы, применяемые назначенным авиапредприятием при перевозке пассажиров по маршрутам, установленным согласно Статье 2, пункт 2 данного Соглашения, подлежат одобрению Ведомством авиационных властей той Договаривающейся Стороны, на государственной территории которой находится пункт отправления (соответственно данным в перевозочной документации).

(2) В своих тарифах назначенные авиапредприятия учитывают эксплуатационные расходы, разумную прибыль, существующие условия конкуренции и рынка сбыта, а также интересы пользователей транспорта. Компетентное Ведомство авиационных властей вправе отказать в одобрении тарифа только в том случае, если он не соответствует этим критериям.

(3) Назначенные авиапредприятия представляют тарифы Ведомству авиационных властей не позднее, чем за один месяц до намеченной даты их применения.

(4) Если Ведомство авиационных властей одной Договаривающейся Стороны не согласно с тарифом, представленным ему на одобрение, то оно уведомляет об этом соответствующее предприятие в течение двадцати одного дня с даты представления тарифа. В таком случае применять представ-

weiterhin der bisherige Tarif, der durch den neuen Tarif ersetzt werden sollte.

Artikel 11

Gewerbliche Tätigkeiten

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

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

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

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

Artikel 12

Luftsicherheit

(1) In Übereinstimmung mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten bekräftigen die Vertragsparteien ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen. Ohne den allgemeinen Charakter ihrer völkerrechtlichen Rechte und Pflichten einzuschränken, handeln insbesondere im Einklang mit dem am 14. September 1963 in Tokyo unterzeichneten Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, dem am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, dem am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt und dem am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichneten Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, in Ergänzung des am 23. September 1971 in Montreal beschlossenen Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt.

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

(3) Wird ein ziviles Luftfahrzeug widerrechtlich in Besitz genommen oder werden sonstige widerrechtliche Eingriffe gegen die

lenntarif nicht разрешается. Следует продолжать применение прежнего тарифа, который должен был быть заменён новым тарифом.

Статья 11

Коммерческая деятельность

(1) Одна Договаривающаяся Сторона предоставляет каждому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны на основе взаимности право содержать на её государственной территории филиалы с административным, коммерческим и техническим персоналом, поскольку они требуются для назначенного авиапредприятия.

(2) При учреждении филиалов и предоставлении работы персоналу, указанному в пункте 1 данной Статьи, надлежит соблюдать законы и иные предписания соответствующей Договаривающейся Стороны, а также законы и другие предписания, регулирующие въезд иностранцев и их пребывание на государственной территории соответствующей Договаривающейся Стороны. При этом для персонала, занятого в филиалах согласно пункту 1 данной Статьи, разрешения на работу не требуется.

(3) Одна Договаривающаяся Сторона предоставляет на основе взаимности каждому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право на самостоятельное обслуживание пассажиров, багажа, груза и почты для назначенных авиапредприятий или для других авиапредприятий другой Договаривающейся Стороны. Это право не включает в себя услуги по наземному обслуживанию (наземное обслуживание воздушных судов), которое является прерогативой аэропортов.

(4) Одна Договаривающаяся Сторона предоставляет каждому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право продавать свои услуги по авиаперевозкам на своих собственных перевозочных документах как в собственных пунктах продажи, так и через своих агентов на государственной территории другой Договаривающейся Стороны любому клиенту и за любую валюту.

Статья 12

Авиационная безопасность

(1) В соответствии со своими правами и обязанностями, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают своё взаимное обязательство защищать безопасность гражданской авиации от противоправных посягательств. Не ограничивая общий характер своих международных прав и обязанностей, Договаривающиеся Стороны действуют прежде всего в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в Токио 14 сентября 1963 года, Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 г., Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года, и Протокола по борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, подписанного 24 февраля 1988 года в Монреале, в дополнение к принятой 23 сентября 1971 года в Монреале Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации.

(2) Договаривающиеся Стороны оказывают друг другу по ходатайству любую необходимую поддержку, чтобы предотвратить незаконный захват гражданских воздушных судов и другие противоправные действия, направленные против безопасности воздушных судов, их пассажиров и членов экипажа, против аэропортов и аэронавигационных средств, а также любую угрозу безопасности гражданской авиации.

(3) В случае незаконного захвата воздушного судна либо совершения или угрозы иного акта незаконного вмеша-

Sicherheit eines solchen Luftfahrzeugs, seiner Fluggäste und Besatzung sowie gegen die Sicherheit von Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen begangen oder angedroht, so unterstützen die Vertragsparteien einander in gegenseitigen Konsultationen durch Erleichterung des Fernmeldeverkehrs und sonstige geeignete Maßnahmen, um solche Vorfälle oder solche Bedrohungen so rasch zu beenden, wie dies bei möglichst geringer Gefährdung von Leben durchführbar ist.

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

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

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

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

Artikel 13

Einreise und Kontrolle der Reisedokumente

(1) Auf Ersuchen einer Vertragspartei gestattet die andere Vertragspartei den Unternehmen, die in beiden Staaten Luftverkehrsrechte ausüben, die Durchführung von Maßnahmen, die

lства в безопасность воздушного судна, его пассажиров и экипажа, аэропортов или аэронавигационных средств Договаривающиеся Стороны будут путём взаимных консультаций способствовать друг другу упрощением связи и другими соответствующими мерами, направленными на пресечение такого происшествия или его угрозы так быстро, как это возможно с учётом минимального риска для жизни.

(4) Каждая Договаривающаяся Сторона принимает все представляющиеся ей осуществимыми меры для того, чтобы незаконно захваченное или ставшее жертвой иных противоправных посягательств воздушное судно, находящееся на земле на её государственной территории, задерживалось, если его взлёт не вызван необходимостью первоочередного обязательства защищать жизнь экипажа и пассажиров. По возможности подобные меры должны приниматься на основе взаимных консультаций.

(5) В своих взаимоотношениях Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с предписаниями по авиационной безопасности, установленными международной организацией гражданской авиации и определёнными в Приложениях к Конвенции о гражданской авиации, постольку, поскольку эти предписания по безопасности применимы к Договаривающимся Сторонам; они должны требовать, чтобы владельцы занесённых в их реестр воздушных судов и владельцы воздушных судов, имеющих своё основное место деятельности или постоянное местопребывание на их государственной территории, а также фирмы, эксплуатирующие аэропорты на их государственной территории, действовали в соответствии с этими предписаниями по авиационной безопасности.

(6) Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что от таких владельцев воздушных судов может быть потребовано соблюдение положений по авиационной безопасности, указанных в пункте 5 данной Статьи, устанавливаемых в отношении прилёта, вылета или пребывания на государственной территории этой другой Договаривающейся Стороны. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечит, что на её государственной территории будут применяться действенные меры по защите воздушных судов и досмотру (просвечиванию) пассажиров, членов экипажа и ручной клади, а также по проведению разумных проверок на безопасность багажа, груза и бортовых запасов до и во время посадки пассажиров или принятия груза на борт. Каждая Договаривающаяся Сторона будет благосклонно рассматривать каждое ходатайство другой Договаривающейся Стороны в отношении введения разумных специальных мер безопасности для устранения определённой угрозы.

(7) Если одна Договаривающаяся Сторона уклоняется от предписаний по авиационной безопасности данной Статьи, то Ведомство авиационных властей другой Договаривающейся Стороны вправе ходатайствовать о немедленных консультациях с Ведомством авиационных властей другой Договаривающейся Стороны. Если в течение месяца с даты направления такого ходатайства не достигается удовлетворительное разрешение, то это является основанием для приостановления, аннулирования или ограничения разрешения на эксплуатацию одному или нескольким авиапредприятиям первой Договаривающейся Стороны, или разрешение будет связано с определёнными условиями. Если того требует чрезвычайная ситуация, каждая Договаривающаяся Сторона вправе принять предварительные меры до истечения указанного месячного срока.

Статья 13

Въезд и контроль проездных документов

(1) По ходатайству одной Договаривающейся Стороны другая Договаривающаяся Сторона разрешает авиапредприятиям, которые пользуются правами воздушного сообще-

gewährleisten sollen, daß nur Fluggäste mit den für die Einreise in oder die Durchreise durch den ersuchenden Staat erforderlichen Reisedokumenten befördert werden.

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

(3) Diese Bestimmung hindert die Behörden nicht daran, eine zurückgewiesene, nicht einreiseberechtigte Person einer weiteren Überprüfung zu unterziehen, um festzustellen, ob sie schließlich in dem Staat aufgenommen werden kann, oder um Vorkehrungen für ihre Weiterbeförderung, Entfernung oder Abschiebung in einen Staat, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzt oder in dem sie aus anderen Gründen Aufnahme finden kann, zu treffen. Hat eine Person, von der festgestellt worden ist, daß sie nicht einreiseberechtigt ist, ihre Reisedokumente verloren oder zerstört, so erkennt eine Vertragspartei statt dessen ein von den Behörden der Vertragspartei, bei der festgestellt wurde, daß die Person nicht einreiseberechtigt ist, ausgestelltes Dokument an, das die Umstände von Abflug und Ankunft bestätigt.

Artikel 14

Direkttransit

Fluggäste, Gepäck und Fracht, die im Direkttransit durch das Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei befördert werden und das Gebiet des Landeflughafens nicht verlassen, unterliegen lediglich einer vereinfachten Kontrolle, soweit nicht Maßnahmen zur Gewährleistung der Luftsicherheit anderes erfordern. Gepäck und Fracht im Direkttransit werden von Zöllen oder ähnlichen Abgaben befreit.

Artikel 15

Meinungsaustausch

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

Artikel 16

Konsultationen

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans oder von Auslegungsfragen kann eine Vertragspartei jederzeit Konsultationen beantragen. Das gilt auch für Erörterungen über die Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel 15 kein zufriedenstellendes Ergebnis erbracht hat. Die Konsultationen beginnen innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

Artikel 17

Belegung von Streitigkeiten

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 16 beigelegt werden kann, wird sie auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

nia in beiden Ländern, Durchführung von Maßnahmen, die die Beförderung von Passagieren, die nur durch den Transit durch die Territorien der Vertragsparteien zu ihrem Bestimmungsort gelangen, betreffen, und die Beförderung von Passagieren, die nur durch den Transit durch die Territorien der Vertragsparteien zu ihrem Bestimmungsort gelangen, betreffen, und die Beförderung von Passagieren, die nur durch den Transit durch die Territorien der Vertragsparteien zu ihrem Bestimmungsort gelangen, betreffen.

(2) Каждая Договаривающаяся Сторона будет принимать для проверки человека, не пропущенного в пункте назначения после того, как было установлено, что у него нет права на въезд, если только этот человек до своего вылета не находился в прямом транзите на государственной территории этой Договаривающейся Стороны. Договаривающиеся Стороны не направляют такого человека обратно в страну, где ранее было установлено, что у него нет права на въезд.

(3) Это положение не мешает властям провести дальнейшую проверку человека, не пропущенного в страну как не имеющего права на въезд, чтобы установить, может ли он быть принят в этом государстве, или принять меры по его дальнейшей перевозке, удалению или выдворению в государство, чьё гражданство он имеет или в котором он может быть принят по каким-либо другим причинам. В том случае, если человек, в отношении которого было установлено, что он не имеет права на въезд, потерял или уничтожил свои проездные документы, Договаривающаяся Сторона будет признавать вместо них документ, подтверждающий обстоятельства вылета и прилёта, выданный властями той Договаривающейся Стороны, где было установлено, что этот человек не имеет права на въезд.

Статья 14

Прямой транзит

Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через государственную территорию одной Договаривающейся Стороны и не покидающие района аэропорта, выделенного для этой цели, будут подвергаться лишь упрощённому контролю, если иное не вызывается мерами по обеспечению авиационной безопасности. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, не будут облагаться таможенными сборами и другими подобными налогами.

Статья 15

Обмен мнениями

По мере необходимости между Ведомствами авиационных властей Договаривающихся Сторон проводится обмен мнениями для тесного сотрудничества и взаимопонимания по всем вопросам, касающимся применения данного Соглашения.

Статья 16

Консультации

Для обсуждения изменений данного Соглашения или таблицы маршрутов или вопросов толкования каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время ходатайствовать о проведении консультаций. Это же распространяется на обсуждение применимости данного Соглашения, если по мнению одной Договаривающейся Стороны обмен мнениями согласно Статье 15 не дал удовлетворительных результатов. Консультации должны начаться в течение двух месяцев после получения другой Договаривающейся Стороной ходатайства.

Статья 17

Урегулирование споров

(1) Если не удастся уладить разногласие в отношении толкования или применения данного Соглашения согласно Статье 16, то этот спор передаётся по требованию одной Договаривающейся Стороны в третейский суд.

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

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

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

Artikel 18

Mehrseitige Übereinkommen

Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen zur Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen beendet, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 16 statt.

Artikel 19

Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

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

Artikel 20

Frühere Abkommen

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

Artikel 21

Inkrafttreten, Geltungsdauer

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

(2) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

(2) Третейский суд может быть образован в каждом конкретном случае следующим образом: каждая Договаривающаяся Сторона назначает по одному члену суда, а оба этих члена договариваются о председателе суда, который должен быть гражданином третьего государства и назначаться Договаривающимися Сторонами. Члены третейского суда назначаются в течение двух месяцев, а его председатель – в течение трёх месяцев после того, как одна Договаривающаяся Сторона уведомила другую Договаривающуюся Сторону о своём намерении передать спор в третейский суд.

(3) При несоблюдении сроков, указанных в пункте 2 данной Статьи, каждая Договаривающаяся Сторона вправе в случае отсутствия иной договорённости обратиться к Президенту Совета Международной организации гражданской авиации с просьбой осуществить необходимые назначения. Если Президент является гражданином одной из Договаривающихся Сторон или если он по другим причинам не может провести назначение, то это должен будет сделать замещающий его Вице-президент.

(4) Третейский суд принимает решения большинством голосов. Его решения обязательны для Договаривающихся Сторон. Каждая Договаривающаяся Сторона несёт расходы по содержанию своего члена суда, а также своих представителей в третейском процессе; расходы по содержанию председателя, а также иные расходы поровну несут обе Договаривающиеся Стороны. В остальных вопросах третейский суд устанавливает свои правила процедуры.

Статья 18

Многосторонние конвенции

В случае вступления в силу общей многосторонней конвенции по воздушному сообщению, принятой Договаривающимися Сторонами, положения такой конвенции имеют преимущественную силу. Обсуждения того, насколько многосторонняя конвенция прекратит действие, заменит, изменит или дополнит данное Соглашение, проводятся согласно Статье 16 данного Соглашения.

Статья 19

Регистрация в Международной организации гражданской авиации

Данное Соглашение, любое его изменение и любой обмен нотами согласно Статье 2, пункт 2 данного Соглашения направляются для регистрации в Международную организацию гражданской авиации.

Статья 20

Прежние Соглашения

Со вступлением в силу данного Соглашения утрачивает силу Соглашение между Правительством Федеративной Республики Германия и Правительством Союза Советских Социалистических Республик о воздушном сообщении от 11 ноября 1971 года в отношении между Федеративной Республикой Германия и Республикой Узбекистан.

Статья 21

Вступление в силу, срок действия

(1) Данное Соглашение вступает в силу через один месяц после того дня, когда обе Договаривающиеся Стороны уведомят друг друга обменом нотами о том, что ими выполнены необходимые внутригосударственные процедуры для вступления в силу данного Соглашения.

(2) Данное Соглашение заключается на неопределённый срок.

Artikel 22
Kündigung

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

Geschehen zu Bonn am 16. November 1995 in zwei Urschriften, jede in deutscher, usbekischer und russischer Sprache, wobei jeder Wortlaut verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung des deutschen und des usbekischen Wortlauts ist der russische Wortlaut maßgebend.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
За Правительство Федеративной Республики Германия
Kinkel

Für die Regierung der Republik Usbekistan
За Правительство Республики Узбекистан
A. Kamilow

Статья 22
Денонсация

Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить другую Договаривающуюся Сторону о своем решении прекратить действие данного Соглашения; такое уведомление о денонсации должно быть одновременно направлено Международной организации гражданской авиации. В таком случае Соглашение утратит силу через двенадцать месяцев с даты получения уведомления другой Договаривающейся Стороной, если денонсация не будет отменена по договорённости до истечения этого периода. В случае отсутствия подтверждения получения денонсации другой Договаривающейся Стороной уведомление должно рассматриваться как полученное через четырнадцать дней с даты получения уведомления Международной организацией гражданской авиации.

Совершено в Бонне 16 ноября 1995 года в двух подлинных экземплярах, каждый на немецком, узбекском и русском языках, причём все тексты имеют силу. В случае различного толкования немецкого и узбекского текстов решающим является текст на русском языке.

Gesetz
zu dem Abkommen vom 26. August 1994
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Sozialistischen Republik Vietnam
über den Luftverkehr

Vom 26. Mai 1997

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

Artikel 1

Dem in Bonn am 26. August 1994 unterzeichneten Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Sozialistischen Republik Vietnam 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 20 Abs. 1 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

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

Berlin, den 26. Mai 1997

Der Bundespräsident
Roman Herzog

Der Bundeskanzler
Dr. Helmut Kohl

Der Bundesminister für Verkehr
Wissmann

Der Bundesminister des Auswärtigen
Kinkel

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

**Air Transport Agreement
between the Government of the Federal Republic of Germany
and the Government of the Socialist Republic of Vietnam**

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

und

die Regierung der Sozialistischen Republik Vietnam –

The Government of the Federal Republic of Germany

and

the Government of the Socialist Republic of Vietnam,

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

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and

in dem Wunsch, ein Abkommen zum Zweck der Einrichtung und des Betriebs 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

Article 1

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

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

a) „Luftfahrtbehörde“ in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland das Bundesministerium für Verkehr, in bezug auf die Sozialistische Republik Vietnam die Zivilluftfahrtverwaltung Vietnams – das Ministerium für Verkehr oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;

(a) The term "aeronautical authorities" means in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Ministry of Transport; in the case of the Socialist Republic of Vietnam, the Civil Aviation Administration of Vietnam – Ministry of Transport; or in both cases any other person or agency authorized to perform the functions exercised by the said authorities;

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.

(b) the term "designated airline" means 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) Der Begriff „Hoheitsgebiet“ wird gemäß dem innerstaatlichen Recht und dem Völkerrecht ausgelegt.

(2) The term "territory" shall be understood in accordance with national and international law.

(3) Die Begriffe „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“ und „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ haben für die Anwendung dieses Abkommens die in Artikel 96 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt in seiner jeweils gültigen Fassung festgelegte Bedeutung.

(3) The terms "air service", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" have, for the purpose of the present Agreement, the meaning laid down in Article 96 of the Convention of December 7, 1944, on International Civil Aviation as amended at present or in future.

(4) Der Begriff „Tarif“ bedeutet den Preis, der für die internationale Beförderung von Fluggästen, Gepäck oder Fracht (ausgenommen Post) zu berechnen ist, und schließt folgendes ein:

(4) The term "tariff" means the price to be charged for the international carriage of passengers, baggage or cargo (excluding mail) and comprises:

a) jeden Durchgangstarif oder Betrag, der für eine internationale Beförderung zu berechnen ist, die als solche vermarktet und verkauft wird, einschließlich derjenigen Durchgangstarife, die

(a) any through tariff or amount to be charged for international carriage, marketed and sold as such, including through tariffs constructed using other tariffs or add-ons for carriage over

unter Verwendung von anderen Tarifen oder von Anschlußtarifen für eine Beförderung auf internationalen Streckenabschnitten oder auf inländischen Streckenabschnitten, die Teil des internationalen Streckenabschnittes sind, gebildet werden;

- b) die Provision, die für den Verkauf von Flugscheinen für die Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck oder für die entsprechenden Maßnahmen bei der Beförderung von Fracht zu zahlen ist;
- c) die Bedingungen, nach denen sich die Anwendbarkeit des Tarifs oder des Beförderungspreises oder die Provisionszahlung richtet.

Er umfaßt auch

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

Artikel 2

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

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

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

(3) Nach Absatz 1 wird den Unternehmen einer Vertragspartei nicht das Recht gewährt, Luftverkehr zwischen Punkten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zu betreiben.

Artikel 3

(1) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien kann jederzeit aufgenommen werden, wenn

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

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, erteilt vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 dieses Artikels und des Artikels 9 unverzüglich die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs.

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

international sectors or domestic sectors forming part of the international sector;

- (b) the commission to be paid on the sales of tickets for the carriage of passengers and their baggage, or on the corresponding transactions for the carriage of cargo; and
- (c) the conditions that govern the applicability of the tariff or the price for carriage, or the payment of commission.

It also includes:

- (d) any significant benefits provided in association with the carriage;
- (e) any tariff for carriage on a domestic sector which is sold as an adjunct to international carriage, which is not available for purely domestic travel and which is not made available on equal terms to all international carriers and users of their services.

Article 2

(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) 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 paragraph (1) of this Article shall be deemed to grant the right for one Contracting Party's airlines to participate in air transportation between points in the territory of the other Contracting Party.

Article 3

(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 of the present Agreement are granted has designated one airline in writing through the diplomatic channels and
- (b) the Contracting Party granting these rights has authorized the designated airline 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 and subject to the provisions of Article 9 of the present Agreement, give without delay the said authorization to operate the international air service.

(3) Each Contracting Party may require any 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) Eine Vertragspartei kann jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Ausübung der nach Artikel 2 gewährten Rechte verweigern, wenn das Unternehmen auf Verlangen nicht den Nachweis erbringen kann, 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

(1) Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze oder sonstigen 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 16 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 nach Maßgabe des Artikels 3 ein von ihr bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

(3) Jede Vertragspartei kann mehr als ein Unternehmen bezeichnen, wenn sich beide Vertragsparteien darüber einig sind, daß dies durch das Verkehrsaufkommen gerechtfertigt ist.

Artikel 5

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

Artikel 6

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

(2) Treibstoffe, Schmieröle, 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. Werbeprospekte und Werbeartikel sowie Beförderungsdokumente jedes bezeichneten Unternehmens der einen Vertragspartei bleiben bei der Einfuhr in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben frei.

(3) Treibstoffe und Schmieröle, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei genommen und im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, bleiben frei

(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 national corporations of the other Contracting Party or in that Party itself.

Article 4

(1) Each Contracting Party may revoke, 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 of the present Agreement is not furnished. Each Contracting Party shall exercise this right only after consultations as provided for in Article 16 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 of the present Agreement 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.

(3) Each Contracting Party shall have the right to designate more than one airline if both Contracting Parties agree that this is justified by the traffic volume.

Article 5

The charges imposed in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities on the aircraft of any 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

(1) Aircraft operated by any 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, 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, 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. Advertising leaflets and advertising articles as well as transport documents of any designated airline of one Contracting Party shall be exempt, on the occasion of importation into the territory of the other Contracting Party, from the customs duties and other charges mentioned in paragraph (1) of this Article.

(3) Fuel and lubricants taken on board the aircraft of any 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

von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben und von etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben.

(4) Übliche Bordausrüstung, Ersatzteile, Treibstoffe, Schmieröle und Bordvorräte, die sich an Bord von Luftfahrzeugen einer Vertragspartei befinden, dürfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieser Vertragspartei ausgeladen werden, die verlangen können, daß diese Materialien bis zu dem Zeitpunkt, zu dem sie wieder ausgeführt werden oder zu dem auf andere Weise gemäß den Zollbestimmungen über sie verfügt wird, unter Zollüberwachung gehalten werden.

(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) Jedem bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei wird hinsichtlich der Umsatzsteuer oder ähnlicher indirekter Steuern für Gegenstände und Dienstleistungen, die diesem Unternehmen geliefert bzw. erbracht und für Zwecke seines Geschäftsbetriebs verwendet werden, dieselbe Behandlung gewährt wie jedem anderen ausländischen Luftfahrtunternehmen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei.

Artikel 7

Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, die durch den Verkauf von Beförderungsdiensten im Luftverkehr im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erzielten Einkünfte frei und ohne Beschränkung in jeder Währung und zum amtlichen Wechselkurs an seine Hauptniederlassung zu überweisen.

Artikel 8

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

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

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, welche die Unternehmen bezeichnet hat. Im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs und zur Wahrung der Interessen beider Vertragsparteien werden die Verkehrsrechte so ausgeübt, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

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

Die Ausübung des Rechts der fünften Freiheit wird im Fluglinienplan geregelt.

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

in paragraph (1) of this Article, as well as from any other special consumption charges.

(4) Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

(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) Any airline designated by one Contracting Party shall be granted the same treatment regarding turnover tax or similar indirect taxes on goods and services supplied to such airline and used for the purpose of its business as granted to any other foreign airline in the territory of the other Contracting Party.

Article 7

Each Contracting Party shall grant to any airline designated by the other Contracting Party the right to remit the revenues realized through the sale of air transport services in the territory of the other Contracting Party freely and without restrictions, in any currency and at the official rate of exchange to its head office.

Article 8

(1) There shall be fair and equal opportunity for any designated airline 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 airlines. In the interests of an orderly development of international air transport and to ensure the interests of both Contracting Parties traffic rights shall be exercised in such a way that capacity is related to:

- (a) the traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airlines;
- (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.

The exercise of fifth freedom right shall be dealt with in the Route Schedule.

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

Artikel 9

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

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

Artikel 10

(1) Die Tarife und die entsprechenden Agenturprovisionen, die auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht angewendet werden, bedürfen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien. Die Tarife sollen die Betriebskosten, die Wettbewerbs- und Marktbedingungen sowie die Interessen der Nutzer berücksichtigen.

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

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

(4) Wird zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien ein Einvernehmen nach Absatz 3 nicht erzielt, so findet Artikel 16 Anwendung. Solange ein Schiedsspruch nicht ergangen ist, kann die Vertragspartei, die sich mit einem bestimmten Tarif nicht einverstanden erklärt hat, von der anderen Vertragspartei die Aufrechterhaltung des vorher in Kraft befindlichen Tarifs verlangen.

(5) Unbeschadet des Absatzes 1 können die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien vereinbaren, die Tarife auf andere Weise zu genehmigen. In diesem Fall werden die Absätze 1 und 2 sinngemäß angewendet.

Artikel 11

(1) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet Niederlassungen sowie Verwaltungs-, kaufmännisches und technisches Personal zu unterhalten, soweit sie für die Erfordernisse des bezeichneten Unternehmens benötigt werden.

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

(3) Jede Vertragspartei gewährt jedem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen in ihrem Hoheitsgebiet

(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

(1) The designated airlines shall communicate to the aeronautical authorities of the Contracting Parties not later than one month prior to the initiation of air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. This shall likewise apply to later changes.

(2) 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

(1) The tariffs and relevant agency commissions to be charged for passengers and cargo 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 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.

(2) Any tariffs shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties not later than one month prior to the proposed date of their introduction. This period may be reduced in special cases if the aeronautical authorities so agree.

(3) If one of the Contracting Parties does not consent to the tariffs submitted for its approval in accordance with paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall by common accord fix those tariffs.

(4) If no accord as envisaged in paragraph (3) of this Article is reached between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, the provisions of Article 16 of the present Agreement shall apply. Until such time as an arbitral award has been rendered, 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.

(5) The aeronautical authorities of the two Contracting Parties may agree, notwithstanding paragraph (1) of this Article, to approve the tariffs in a different way. In this case paragraphs (1) and (2) of this Article shall apply *mutatis mutandis*.

Article 11

(1) Each Contracting Party shall grant to any designated airline of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, the right to maintain in its territory such 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 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) of this Article, however, do not require a work permit.

(3) Either Contracting Party shall grant in its territory to any designated airline of the other Contracting Party the right to sell

das Recht, Beförderungsdokumente entweder unmittelbar durch seine eigenen Verkaufsbüros oder nach seinem Ermessen durch Verkaufsbüros an jede Person und an jede Organisation oder Körperschaft in jeder konvertierbaren Währung zu verkaufen.

(4) Jede Vertragspartei gewährt jedem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen das Recht, seine eigenen Kunden selbst oder nach seinem Ermessen durch eine Drittagentur abzufertigen. Das trifft auch auf die Räumlichkeiten für die Fluggastabfertigung zu.

Artikel 12

(1) Ein bezeichnetes Unternehmen ist berechtigt, im Fluglinienverkehr aufgrund dieses Abkommens auch nicht in seinem Eigentum befindliche Luftfahrzeuge einzusetzen.

(2) Jede Vertragspartei trägt die volle Verantwortung für Sicherheit und Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen, die nicht bei ihr zugelassen sind und die von einem von ihr bezeichneten Unternehmen eingesetzt werden und sich nicht im Eigentum dieses Unternehmens befinden. Die Verantwortlichkeit des bezeichneten Unternehmens bleibt davon unberührt.

(3) Ein bezeichnetes Unternehmen einer Vertragspartei zeigt der zuständigen Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei die Absicht, nicht in seinem Eigentum befindliche Luftfahrzeuge einzusetzen, unverzüglich an, mindestens jedoch achtundvierzig Stunden im voraus, und teilt ihm die vorgesehene Dauer und Häufigkeit des Einsatzes der Luftfahrzeuge, die Strecken, auf denen sie eingesetzt werden sollen, sowie ihre Staatszugehörigkeits- und Kennzeichen mit.

Artikel 13

(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 Tokio unterzeichneten Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, dem am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt und dem am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichneten Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, in Ergänzung des am 23. September 1971 in Montreal beschlossenen Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt.

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

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

(4) Jede Vertragspartei trifft alle ihr durchführbar erscheinenden Maßnahmen, um sicherzustellen, daß ein Luftfahrzeug, das widerrechtlich in Besitz genommen wurde oder hinsichtlich dessen andere widerrechtliche Eingriffe vorgenommen wurden und

transport documents either directly through its own sales offices or at its discretion through sales agents to any person and to any organization or body in convertible currency.

(4) Either Contracting Party shall grant to any designated airline of the other Contracting Party the right to handle its own customers itself or at its discretion through a third agency. This shall also apply to check-in facilities.

Article 12

(1) A designated airline shall be entitled to use aircraft not owned by it for air services under the present Agreement.

(2) Each Contracting Party shall bear full responsibility for the safety and airworthiness of aircraft not registered by it, which are used by any of its designated airlines and are not owned by this airline. The responsibility of the designated airline remains unaffected.

(3) A designated airline of one Contracting Party shall give notice to the competent aeronautical authorities of the other Contracting Party of its intention of using aircraft not owned by it without delay, but at least forty-eight hours in advance, and shall inform them of the planned duration and frequency of the use of the aircraft, the routes over which they are to be used and their nationality and registration marks.

Article 13

(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 the present 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 Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, Done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988.

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

(4) Each Contracting Party shall take measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its territory is detained on the ground unless its

das sich in ihrem Hoheitsgebiet am Boden befindet, dort festgehalten wird, sofern nicht sein Abflug aufgrund der vordringlichen Verpflichtung zum Schutz des Lebens der Besatzung und der Fluggäste erforderlich wird. Diese Maßnahmen sollten, soweit durchführbar, auf der Grundlage gegenseitiger Konsultationen getroffen werden.

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

(6) Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, daß von diesen Luftfahrzeughaltern verlangt werden kann, die in Absatz 5 genannten Sicherheitsvorschriften einzuhalten, die von der anderen Vertragspartei für den Einflug in ihr Hoheitsgebiet festgelegt wurden, und angemessene Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzung und Handgepäck sowie von Fracht und Bordvorräten vor und bei dem Einsteigen oder Beladen zu treffen. Jede Vertragspartei wird außerdem jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung wohlwollend prüfen.

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

Artikel 14

(1) Auf Ersuchen einer Vertragspartei gestattet die andere Vertragspartei den Unternehmen, die in beiden Staaten Luftverkehrsrechte ausüben, die Durchführung von Maßnahmen, die gewährleisten sollen, daß nur Fluggäste mit den für die Einreise in oder die Durchreise durch den ersuchenden Staat erforderlichen Dokumenten befördert werden.

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

(3) Diese Bestimmung hindert die Behörden nicht daran, eine zurückgewiesene, nicht einreiseberechtigte Person einer weiteren Überprüfung zu unterziehen, um festzustellen, ob sie schließlich in dem Staat aufgenommen werden kann, oder um Vorkehrungen für ihre Weiterbeförderung, Entfernung oder Abschiebung in einen Staat, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzt oder in dem sie aus anderen Gründen Aufnahme finden kann, zu treffen. Hat eine Person, von der festgestellt wurde, daß sie nicht einreiseberechtigt ist, ihre Reisedokumente verloren oder zerstört, so erkennt eine Vertragspartei statt dessen ein von den Behörden der Vertragspartei, bei der festgestellt wurde, daß die Person nicht einreiseberechtigt ist, ausgestellt Dokument an, das die Umstände von Abflug und Ankunft bestätigt.

departure is necessitated by the overriding duty to protect the lives of its crew and passengers. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

(5) 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 Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

(6) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the security provisions referred to in paragraph (5) of this Article 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.

(7) Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the former Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within one month from the date of such request will constitute grounds to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization of an airline or airlines of that Contracting Party. When required by an emergency either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of the month.

Article 14

(1) Upon the request of either Contracting Party the other Contracting Party shall permit the airlines which exercise air traffic rights in both countries to carry out measures to ensure that only passengers with the required documents for entry into or transit through the requesting State are carried.

(2) Either Contracting Party shall accept for examination a person being returned from his point of disembarkation after having been found inadmissible if this person previously stayed in its territory before embarkation, other than in direct transit. A Contracting Party shall not return such a person to the country where he was earlier found to be inadmissible.

(3) This provision is not intended to prevent public authorities from further examining a returned inadmissible person to determine his eventual acceptability in the State or make arrangements for his transfer, removal or deportation to a State of which he is a national or where he is otherwise acceptable. Where a person who has been found to be inadmissible has lost or destroyed his travel documents, a Contracting Party will accept instead a document attesting to the circumstances of embarkation and arrival issued by the public authorities of the Contracting Party where the person was found to be inadmissible.

Artikel 15

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

Artikel 16

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans oder von Auslegungstragen kann eine Vertragspartei jederzeit Konsultationen beantragen. Das gilt auch für Erörterungen über die Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel 15 kein zufriedenstellendes Ergebnis gebracht hat. Die Konsultationen beginnen innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

Artikel 17

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 16 beigelegt werden kann, wird sie auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

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

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

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

Artikel 18

Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen zur Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen beendet, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 16 statt.

Artikel 19

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

Artikel 20

(1) Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Tag in Kraft, an dem die Vertragsparteien einander mitgeteilt haben, daß ihre

Article 15

Exchanges of views shall take place as needed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in order to achieve close cooperation and agreement in all matters pertaining to the application of the present Agreement.

Article 16

Consultations may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of discussing amendments to the present Agreement or to the Route Schedule or questions relating to interpretation. The same applies to discussions concerning the application of the present Agreement if either Contracting Party considers that an exchange of views within the meaning of Article 15 of the present Agreement has not produced any satisfactory results. Such consultations shall begin within two months from the date of receipt by the other Contracting Party of any such request.

Article 17

(1) To the extent that any disagreement concerning the interpretation or application of the present Agreement cannot be settled in accordance with Article 16 of the present Agreement, it shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of either Contracting Party.

(2) Such arbitral 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 two months, and such chairman within three months, from the date on which either Contracting Party has informed the other Contracting Party of its intention to submit the disagreement to an arbitral tribunal.

(3) If the periods specified in paragraph (2) of this Article 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 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 arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on both Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and any other cost shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Article 18

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 16 of the present Agreement.

Article 19

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 by the Federal Republic of Germany to the International Civil Aviation Organization for registration.

Article 20

(1) The present Agreement shall enter into force one month from the date on which the Contracting Parties have informed

innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Abkommens erfüllt sind.

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

Geschehen zu Bonn am 26. August 1994 in zwei Urschriften, jede in deutscher, vietnamesischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung des deutschen und des vietnamesischen Wortlauts ist der englische Wortlaut maßgebend.

each other by an exchange of notes that their constitutional requirements for the entry into force of the present Agreement have been fulfilled.

(2) Each Contracting Party may at any time give written notice of termination of the present Agreement. It shall then expire one year from the date of receipt of such notice by the other Contracting Party.

Done at Bonn on 26 August 1994 in duplicate in the German, Vietnamese and English languages, all three texts being authentic. In case of divergent interpretations of the German and Vietnamese texts, the English text shall prevail.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
For the Government of the Federal Republic of Germany

Bassewitz
Joerss

Für die Regierung der Sozialistischen Republik Vietnam
For the Government of the Socialist Republic of Vietnam

Nguyen Hong Nhi

Gesetz
zu dem Abkommen vom 20. Juni 1996
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland,
den Vereinten Nationen und dem Sekretariat des Rahmenüber-
einkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen
über den Sitz des Sekretariats des Übereinkommens
und zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes

Vom 27. Mai 1997

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

entsprechend anzuwendenden Abkommens über den Sitz des Freiwilligenprogramms der Vereinten Nationen.

Artikel 1

Dem in Bonn am 20. Juni 1996 unterzeichneten Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland, den Vereinten Nationen und dem Sekretariat des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen über den Sitz des Sekretariats des Übereinkommens wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Die Bundesregierung wird ermächtigt, Änderungen dieses Abkommens, die im Rahmen von Konsultationen zwischen den Vertragsparteien des Abkommens nach Artikel 6 Abs. 2 in Verbindung mit Abschnitt 8 des ergänzenden, entsprechend anzuwendenden Notenwechsels vom 10. November 1995 zwischen dem Administrator des Entwicklungsprogramms der Vereinten Nationen und dem Ständigen Vertreter der Bundesrepublik Deutschland bei den Vereinten Nationen vereinbart werden, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates in Kraft zu setzen.

Artikel 3

Artikel 3 des Gesetzes vom 5. Juni 1996 zum Abkommen vom 10. November 1995 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinten Nationen über den Sitz des Freiwilligenprogramms der Vereinten Nationen (BGBl. 1996 II S. 903) gilt entsprechend für Bedienstete des Sekretariats des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen beziehungsweise deren Familienangehörige gemäß Artikel 24 Abs. 2 des

Artikel 4

§ 21c des Bundesnaturschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. März 1987 (BGBl. I S. 889), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 6. August 1993 (BGBl. I S. 1458) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Im Eingangssatz werden die Wörter „des Artikels 7 der Verordnung (EWG) Nr. 3626/82“ durch die Wörter „des Artikels 13 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 338/97 des Rates vom 9. Dezember 1996 über den Schutz von Exemplaren wildlebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels (ABl. EG Nr. L 61 S. 1)“ ersetzt.

bb) In Nummer 2 werden die Wörter „des Artikels 10 der Verordnung (EWG) Nr. 3626/82“ durch die Wörter „des Artikels 4 Abs. 1 und 2 und des Artikels 5 Abs. 1 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 338/97“ ersetzt.

b) In Absatz 2 werden die Wörter „des Artikels 7 der Verordnung (EWG) Nr. 3626/82“ durch die Wörter „des Artikels 13 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 338/97“ ersetzt.

Artikel 5

(1) Die Artikel 1 bis 3 dieses Gesetzes treten am Tage nach der Verkündung in Kraft. Der Tag, an dem das in Artikel 1 genannte Abkommen nach seinem Artikel 6 Abs. 6 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

(2) Artikel 4 dieses Gesetzes tritt am 1. Juni 1997 in Kraft.

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

Berlin, den 27. Mai 1997

Der Bundespräsident
Roman Herzog

Der Bundeskanzler
Dr. Helmut Kohl

Die Bundesministerin
für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
Angela Merkel

Der Bundesminister des Auswärtigen
Kinkel

Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland,
den Vereinten Nationen und dem Sekretariat des Rahmenüber-
einkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen
über den Sitz des Sekretariats des Übereinkommens

Agreement
among the Government of the Federal Republic of Germany,
the United Nations and the Secretariat of the United
Nations Framework Convention on Climate Change
concerning the Headquarters of the Convention Secretariat

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland,
 die Vereinten Nationen
 und
 das Sekretariat des Rahmenübereinkommens
 der Vereinten Nationen über Klimaänderungen –

The Government of the Federal Republic of Germany,
 the United Nations
 and
 the secretariat of the United Nations
 Framework Convention on Climate Change –

in der Erwägung, daß die erste Tagung der Konferenz der Vertragsparteien des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen durch ihren Beschluß 16/CP.1 vom 7. April 1995 entschied, das Angebot der Bundesrepublik Deutschland, das Sekretariat des Übereinkommens aufzunehmen, anzunehmen,

Whereas the first session of the Conference of the Parties to the UNFCCC, by its decision 16/CP. 1 of 7 April 1995, decided to accept the offer of the Federal Republic of Germany to host the Convention secretariat;

in der Erwägung, daß die Konferenz der Vertragsparteien des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen durch ihren Beschluß 14/CP.1 vom 7. April 1995 des weiteren entschied, daß „das Sekretariat des Übereinkommens institutionell mit den Vereinten Nationen verbunden, dabei jedoch nicht in das Arbeitsprogramm oder die Verwaltungsstruktur einer bestimmten Abteilung oder eines bestimmten Programms [der Vereinten Nationen] integriert wird“,

Whereas the Conference of the Parties to the United Nations Framework Convention on Climate Change, in its decision 14/CP.1 of 7 April 1995, further decided that "the Convention secretariat shall be institutionally linked to the United Nations, while not being fully integrated in the work programme and management structure of any particular department or programme [of the United Nations]";

in der Erwägung, daß die Generalversammlung durch die Resolution 50/115 vom 16. Februar 1996 die institutionelle Verbindung zwischen dem Sekretariat des Übereinkommens und den Vereinten Nationen, wie von der Konferenz der Vertragsparteien beschlossen, bestätigte,

Whereas the General Assembly, by its resolution 50/115 of 16 February 1996, endorsed the institutional linkage between the Convention secretariat and the United Nations; as adopted by the Conference of the Parties;

in der Erwägung, daß Artikel 4 Absatz 3 des Abkommens vom 10. November 1995 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinten Nationen über den Sitz des Freiwilligenprogramms der Vereinten Nationen vorsieht, daß es „auch durch Vereinbarung zwischen anderen zwischenstaatlichen Einrichtungen, die mit den Vereinten Nationen institutionell verbunden sind, der Regierung und den Vereinten Nationen auf diese Einrichtungen sinngemäß anwendbar gemacht werden kann“,

Whereas Article 4 paragraph 3, of the Agreement between the United Nations and the Federal Republic of Germany concerning the Headquarters of the United Nations Volunteers Programme concluded on 10 November 1995 provides that it "may also be made applicable, mutatis mutandis, to other intergovernmental entities, institutionally linked to the United Nations, by agreement among such entities, the Government and the United Nations";

in der Erwägung, daß Artikel 4 Absatz 2 des Abkommens vom 13. Februar 1996 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinten Nationen über die Inbesitznahme und Nutzung von Räumlichkeiten der Vereinten Nationen in Bonn unter anderem vorsieht, daß „die Vereinten Nationen dem Sekretariat des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen unter Berücksichtigung des Angebots der Regierung, den Sitz des Sekretariats in Deutschland zu errichten, angemessenen Raum in den Räumlichkeiten zur Verfügung stellen“,

Whereas Article 4 paragraph 2 of the Agreement between the United Nations and the Government of the Federal Republic of Germany concerning the Occupancy and Use of the United Nations Premises in Bonn concluded on 13 February 1996, inter alia, provides that "[t]he United Nations shall make available appropriate space in the Premises to the secretariat of the United Nations Framework Convention on Climate Change taking into account the offer of the Government to establish the headquarters of its secretariat in Germany ...";

in der Erwägung, daß die Vereinten Nationen anerkennen, daß das Angebot der Bundesrepublik Deutschland, dem Sekretariat des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen mietfrei und auf Dauer Liegenschaften in Bonn anzubieten, von der Konferenz der Vertragsparteien zu diesem Übereinkommen angenommen wurde,

in der Erwägung, daß das Sekretariat des Übereinkommens und die Regierung der Bundesrepublik Deutschland beabsichtigen, geeignete Vereinbarungen zu treffen, in denen die Einzelheiten des Angebots der Bundesrepublik Deutschland zur Aufnahme des Sekretariats des Übereinkommens festgelegt werden,

in der Erwägung, daß das Angebot der Bundesrepublik Deutschland in den Dokumenten A/AC.237/Misc.45, A/AC.237/79/Add.4 und A/AC.237/91 unter anderem das Interesse der Regierung der Bundesrepublik Deutschland ausdrückt, ein Abkommen zur Aufnahme des Sekretariats des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen zu schließen, das gewährleistet, daß alle vom Sekretariat des Übereinkommens zur Erfüllung seiner Aufgaben benötigten Einrichtungen in der Bundesrepublik Deutschland zur Verfügung stehen,

in der Erwägung, daß das Nebenorgan für die Durchführung des Übereinkommens auf seiner zweiten Tagung in Genf, Schweiz, in den Schlußfolgerungen, die auf seiner sechsten Sitzung am 8. März 1996 angenommen wurden, darum bat, daß „nach Beratung mit seinem Vorsitzenden und seinen Büromitgliedern der Exekutivsekretär ein entsprechendes Abkommen schließt, das zur wirksamen Erfüllung der Aufgaben des Sekretariats in der Bundesrepublik Deutschland erforderlich ist und durch das die Bestimmungen des am 10. November 1995 von den Vereinten Nationen und der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Abkommens über den Sitz des Freiwilligenprogramms der Vereinten Nationen entsprechend auf das Sekretariat des Übereinkommens angewendet werden“ (Dokument FCCC/SBI/1996/9, Absatz 66 (c)),

in der Erwägung, daß das Nebenorgan für die Durchführung des Übereinkommens in diesen Schlußfolgerungen ebenfalls beschloß, im oben genannten Abkommen insbesondere festzulegen, daß dem Sekretariat des Übereinkommens im Gastland die Rechtsfähigkeit und die Vorrechte und Immunitäten gewährt werden, die für die wirksame Erfüllung seiner Aufgaben nach dem Übereinkommen notwendig sind und daß die Vertreter der Vertragsparteien des Übereinkommens und der Beobachterstaaten sowie die Bediensteten des Sekretariats des Übereinkommens ebenfalls die Vorrechte und Immunitäten genießen sollen, die zur unabhängigen Ausübung ihrer Aufgaben nach dem Übereinkommen notwendig sind,

in dem Wunsch, ein Abkommen über Fragen zu schließen, die sich aus der entsprechenden Anwendung des Abkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinten Nationen über den Sitz des Freiwilligenprogramms der Vereinten Nationen auf das Sekretariat des Übereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen ergeben –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Abkommens gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

- a) „UNV-Sitzabkommen“ bezeichnet das am 10. November 1995 geschlossene Abkommen zwischen den Vereinten Nationen und der Bundesrepublik Deutschland über den Sitz des Freiwilligenprogramms der Vereinten Nationen und den Notenwechsel desselben Datums zwischen dem Administrator des Entwicklungsprogramms der Vereinten Nationen und dem Ständigen Vertreter der Bundesrepublik Deutschland

Whereas the United Nations acknowledges that the offer of the Federal Republic of Germany to provide premises in Bonn to the secretariat of the United Nations Framework Convention on Climate Change, free of rent and on a permanent basis, has been accepted by the Conference of the Parties to that Convention;

Whereas the Convention secretariat and the Government of the Federal Republic of Germany intend to make appropriate arrangements specifying the particular elements contained in the latter's offer to host the Convention secretariat;

Whereas the offer of the Federal Republic of Germany, as contained in documents A/AC.237/Misc.45, A/AC.237/79/Add.4 and A/AC.237/91, inter alia, expresses the interest of the Government of the Federal Republic of Germany in concluding an agreement to host the secretariat of the United Nations Framework Convention on Climate Change, that would ensure the availability of all the necessary facilities in the Federal Republic of Germany to enable the Convention secretariat to perform its functions;

Whereas the Subsidiary Body for Implementation of the Convention, at its second session held at Geneva, Switzerland, in conclusions adopted at its 6th meeting on 8 March 1996, requested that “the Executive Secretary after consulting its Chairman and Officers to enter into an appropriate agreement required for the effective discharge of the secretariat's functions in the Federal Republic of Germany, that applies to the Convention secretariat, mutatis mutandis, the terms of the Agreement signed on 10 November 1995 by the United Nations and the Federal Republic of Germany regarding the Headquarters of the United Nations Volunteers Programme” (document FCCC/SBI/1996/9, paragraph 66(c));

Whereas, in the same conclusions the Subsidiary Body for Implementation also concluded that the agreement referred to above should, in particular, reflect that in the host country the Convention secretariat should possess such legal capacity and enjoy such privileges and immunities as are necessary for the effective discharge of its functions under the Convention, and that the representatives of the Parties and Observer States to the Convention as well as officials of the Convention secretariat should similarly enjoy such privileges and immunities as are necessary for the independent exercise of their functions under the Convention;

Desiring to conclude an Agreement regulating matters arising from the applicability, mutatis mutandis, of the Agreement between the United Nations and the Federal Republic of Germany concerning the Headquarters of the United Nations Volunteers Programme to the secretariat of the United Nations Framework Convention on Climate Change –

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purpose of the present Agreement, the following definitions shall apply:

- a) “the UNV Headquarters Agreement” means the Agreement between the United Nations and the Federal Republic of Germany concerning the Headquarters of the United Nations Volunteers Programme concluded on 10 November 1995, and the Exchange of Notes of the same date between the Administrator of the United Nations Development Programme and the Permanent Representative of Germany to

bei den Vereinten Nationen über die Auslegung einzelner Bestimmungen des Abkommens (das Abkommen und der Austausch der Noten sind als Anlage beigefügt);

- b) „Übereinkommen“ bezeichnet das am 9. Mai 1992 in New York angenommene Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen;
- c) „Konferenz der Vertragsparteien“ bezeichnet die Konferenz der Vertragsparteien des Übereinkommens als oberstes Gremium des Übereinkommens nach dessen Artikel 7;
- d) „Sekretariat des Übereinkommens“ bezeichnet das nach Artikel 8 des Übereinkommens eingesetzte Sekretariat;
- e) „Nebenorgan für die Durchführung des Übereinkommens“ bezeichnet das nach Artikel 10 des Übereinkommens eingesetzte Nebenorgan;
- f) „Exekutivsekretär“ bezeichnet den vom Generalsekretär der Vereinten Nationen nach Konsultation mit der Konferenz der Vertragsparteien durch deren Büro ernannten Leiter des Sekretariats des Übereinkommens (Beschluß 14/CP.1, Absatz 7);
- g) „Bedienstete des Sekretariats des Übereinkommens“ bezeichnet den Exekutivsekretär sowie alle Mitglieder des Personals des Sekretariats des Übereinkommens, unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit, mit Ausnahme derjenigen, die vor Ort eingestellt werden und auf Stundenbasis bezahlt werden;
- h) „Sitz“ bezeichnet die Räumlichkeiten, die dem Sekretariat des Übereinkommens nach diesem Abkommen oder einem anderen Zusatzabkommen mit der Regierung der Bundesrepublik Deutschland zur Verfügung gestellt und von ihm in Besitz genommen und genutzt werden.

the United Nations concerning the interpretation of certain provisions of the Agreement (the Agreement and Exchange of Notes are appended in the Annex);

- b) "the Convention" means the United Nations Framework Convention on Climate Change adopted at New York on 9 May 1992;
- c) "the Conference of the Parties" means the Conference of the Parties to the Convention, the supreme body of the Convention, under Article 7 thereof;
- d) "the Convention secretariat" means the secretariat established under Article 8 of the Convention;
- e) "the Subsidiary Body for Implementation" means the subsidiary body established under Article 10 of the Convention;
- f) "the Executive Secretary" means the head of the Convention secretariat appointed by the Secretary-General of the United Nations, after consultation with the Conference of the Parties through its Bureau (decision 14/CP.1, paragraph 7);
- g) "Officials of the Convention secretariat" means the Executive Secretary and all members of the staff of the Convention secretariat, irrespective of nationality, with the exception of those who are locally recruited and assigned to hourly rates;
- h) "Headquarters" means the premises made available to, occupied and used by the Convention secretariat in accordance with this Agreement or any other supplementary Agreement with the Government of the Federal Republic of Germany.

Artikel 2

Zweck und Geltungsbereich des Abkommens

Dieses Abkommen regelt Angelegenheiten, die mit der entsprechenden Anwendung des UNV-Sitzabkommens auf das Sekretariat des Übereinkommens zusammenhängen oder sich daraus ergeben.

Artikel 3

Anwendung des UNV-Sitzabkommens

(1) Das UNV-Sitzabkommen wird nach diesem Abkommen entsprechend auf das Sekretariat des Übereinkommens angewandt.

(2) Unbeschadet des Absatzes 1 ist nach diesem Abkommen eine Bezugnahme auf

- a) die „Vereinten Nationen“ in Artikel 19 Absatz 2, Artikel 23 und hinsichtlich des Artikels 26 Absatz 1 Buchstabe a des UNV-Sitzabkommens als das Sekretariat des Übereinkommens beziehungsweise als die Konferenz der Vertragsparteien zu verstehen;
- b) „UNV“ in Artikel 5 Absatz 2 sowie in den Artikeln 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 17, 21 und 26 des UNV-Sitzabkommens als das Sekretariat des Übereinkommens zu verstehen;
- c) den „Exekutivkoordinator“ in den Artikeln 8, 11, 14, 19 Absatz 3 sowie in den Artikeln 20, 21 und 22 des UNV-Sitzabkommens als der Exekutivsekretär zu verstehen;
- d) die „Vertreter der Mitglieder“ im gesamten UNV-Sitzabkommen als der Begriff zu verstehen, der die Vertreter der Vertragsparteien und der Beobachterstaaten des Übereinkommens umfaßt;
- e) „Bedienstete des Programms“ oder „Bedienstete“ im gesamten UNV-Sitzabkommen als Bedienstete des Sekretariats des Übereinkommens zu verstehen;

Article 2

Purpose and scope of the Agreement

This Agreement shall regulate matters relating to or arising out of the applicability, mutatis mutandis, of the UNV Headquarters Agreement to the Convention secretariat.

Article 3

Application of the UNV Headquarters Agreement

(1) The UNV Headquarters Agreement shall be applicable, mutatis mutandis, to the Convention secretariat in accordance with the provisions of the present Agreement.

(2) Without prejudice to the provisions in paragraph 1 above, for the purposes of the present Agreement the references to:

- a) "the United Nations", in Article 19 paragraph 2, Article 23, and with respect to Article 26 paragraph 1(a), of the UNV Headquarters Agreement, shall be deemed to mean the Convention secretariat or the Conference of the Parties, as appropriate;
- b) "the UNV", in Article 5 paragraph 2, and in Articles 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 17, 21 and 26 of the UNV Headquarters Agreement, shall be deemed to mean the Convention secretariat;
- c) "the Executive Coordinator", in Articles 8, 11, 14, 19 paragraph 3, and in Articles 20, 21 and 22 of the UNV Headquarters Agreement, shall be deemed to mean the Executive Secretary;
- d) "the representatives of Members", throughout the UNV Headquarters Agreement, shall be deemed to include the representatives of Parties and of Observer States to the Convention;
- e) "officials of the Programme" or "officials", throughout the UNV Headquarters Agreement, shall be deemed to mean officials of the Convention secretariat;

- f) „Personen“ in den Artikeln 20 und 21 des UNV-Sitzabkommens als der Begriff zu verstehen, der alle in diesem Abkommen genannten Personen umfaßt, einschließlich der beim Sekretariat des Übereinkommens beschäftigten Praktikanten;
- g) „Vertragspartei“ oder „Vertragsparteien“ in Artikel 19 Absatz 3 sowie in den Artikeln 24 und 26 Absatz 2 des UNV-Sitzabkommens die Vertragsparteien dieses Abkommens zu verstehen;
- h) „Sitzgelände“ im gesamten UNV-Sitzabkommen als Sitz des Sekretariats des Übereinkommens zu verstehen.

(3) Unbeschadet des Artikels 21 des UNV-Sitzabkommens sind auch Regelungen zu treffen, um sicherzustellen, daß den Personen, die im Rahmen des Übereinkommens für eine amtliche Tätigkeit in das Gastland einreisen, etwa erforderliche Visa und Einreiseerlaubnisse und -genehmigungen am Ort der Einreise in die Bundesrepublik Deutschland erteilt werden, wenn diese Personen sie vor ihrer Ankunft in der Bundesrepublik Deutschland nicht anderweitig erhalten konnten.

Artikel 4

Rechtsfähigkeit

(1) Das Sekretariat des Übereinkommens besitzt im Gastland die Rechtsfähigkeit,

- a) Verträge zu schließen,
- b) bewegliches und unbewegliches Vermögen zu erwerben und zu veräußern,
- c) vor Gericht zu stehen.

(2) Für die Zwecke dieses Artikels wird das Sekretariat des Übereinkommens durch den Exekutivsekretär vertreten.

Artikel 5

Immunität der für das Übereinkommen amtlich tätigen Personen

Unbeschadet der diesbezüglichen Bestimmungen des UNV-Sitzabkommens genießen alle in amtlicher Eigenschaft zur Teilnahme an den Tätigkeiten des Übereinkommens eingeladenen Personen Immunität von der Gerichtsbarkeit hinsichtlich ihrer mündlichen oder schriftlichen Äußerungen und hinsichtlich aller ihrer in amtlicher Eigenschaft vorgenommenen Handlungen. Diese Immunität bleibt auch nach Beendigung ihrer Tätigkeit bestehen. Ihnen wird auch Unverletzlichkeit aller Papiere und Schriftstücke gewährt.

Artikel 6

Schlußbestimmungen

(1) Dieses Abkommen ergänzt das UNV-Sitzabkommen. Soweit sich eine Bestimmung dieses Abkommens und eine Bestimmung des UNV-Sitzabkommens auf denselben Gegenstand beziehen, ist jede dieser Bestimmungen anwendbar und schränkt keine die Gültigkeit der anderen ein.

(2) Dieses Abkommen kann jederzeit auf Ersuchen einer Vertragspartei dieses Abkommens in gegenseitigem Einvernehmen geändert werden.

(3) Dieses Abkommen tritt zwölf Monate nach dem Tag außer Kraft, an dem eine der Vertragsparteien den anderen schriftlich ihren Beschluß anzeigt, das Abkommen zu beenden. Das Abkommen bleibt jedoch für einen weiteren Zeitraum in Kraft, der gegebenenfalls für die ordnungsgemäße Abwicklung der Tätigkeit des Sekretariats des Übereinkommens in der Bundesrepublik Deutschland und die Veräußerung seines dortigen Vermögens sowie für die Beilegung etwaiger Streitigkeiten zwischen den Vertragsparteien zu diesem Abkommen benötigt wird.

Article 4

Legal capacity

(1) The Convention secretariat shall possess in the host country the legal capacity:

- a) to contract;
- b) to acquire and dispose of movable and immovable property;
- c) to institute legal proceedings.

(2) For the purpose of this Article, the Convention secretariat shall be represented by the Executive Secretary.

Article 5

Immunity of persons on official business of the Convention

Without prejudice to the pertinent provisions of the UNV Headquarters Agreement, all persons invited to participate in the official business of the Convention shall enjoy immunity from legal process in respect of words spoken or written and all acts performed by them in their official capacity. Such immunity shall continue to be accorded after termination of their business. They shall also be accorded inviolability for all papers and documents.

Article 6

Final provisions

(1) The provisions of this Agreement shall be complementary to the provisions of the UNV Headquarters Agreement. Insofar as any provision of this Agreement and any provision of the UNV Headquarters Agreement relate to the same subject matter, each of these provisions shall be applicable and neither shall narrow the effect of the other.

(2) This Agreement may be amended by mutual consent at any time at the request of any Party to the present Agreement.

(3) The present Agreement shall cease to be in force twelve months after any of the Parties gives notice in writing to the others of its decision to terminate the Agreement. This Agreement shall, however, remain in force for such an additional period as might be necessary for the orderly cessation of activities of the Convention secretariat in the Federal Republic of Germany and the disposition of its property therein, and the resolution of any dispute between the Parties to the present Agreement.

(4) Alle Streitigkeiten zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens, die nicht gütlich beigelegt werden können, werden nach den in Artikel 26 Absatz 2 des UNV-Sitzabkommens vorgesehenen Verfahren beigelegt.

(5) Dieses Abkommen wird gegebenenfalls vom Tag seiner Unterzeichnung an bis zur Erfüllung der in Absatz 6 genannten förmlichen Voraussetzungen für sein Inkrafttreten vorläufig angewendet.

(6) Dieses Abkommen tritt an dem Tag in Kraft, der auf den Eingang der letzten der Notifikationen folgt, durch welche die Vertragsparteien einander die Erfüllung ihrer jeweiligen förmlichen Voraussetzungen mitgeteilt haben.

(4) Any dispute between the Parties concerning the interpretation or application of this Agreement, which cannot be settled amicably, shall be resolved in accordance with the procedures under Article 26 paragraph 2, of the UNV Headquarters Agreement.

(5) The provisions of this Agreement shall be applied provisionally as from the date of signature, as appropriate, pending the fulfilment of the formal requirements for its entry into force referred to in paragraph 6 below.

(6) This Agreement shall enter into force on the day following the date of receipt of the last of the notifications by which the Parties will have informed each other of the completion of their respective formal requirements.

Geschehen zu Bonn, am 20. Juni 1996, in drei Urschriften, jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Done in Bonn, on 20 June 1996, in triplicate, in the German and the English languages, both texts being equally authentic.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
For the Government of the Federal Republic of Germany

Kinkel
Angela Merkel

Für die Vereinten Nationen
For the United Nations
Boutros Boutros-Ghali

Für das Sekretariat des Rahmenübereinkommens
der Vereinten Nationen über Klimaänderungen
For the secretariat of the United Nations
Framework Convention on Climate Change
Michael Zammit Cutajar

Herausgeber: Bundesministerium der Justiz – Verlag: Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H. – Druck: Bundesdruckerei GmbH, Zweigniederlassung Bonn.

Bundesgesetzblatt Teil I enthält Gesetze sowie Verordnungen und sonstige Bekanntmachungen von wesentlicher Bedeutung, soweit sie nicht im Bundesgesetzblatt Teil II zu veröffentlichen sind.

Bundesgesetzblatt Teil II enthält

- a) völkerrechtliche Übereinkünfte 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, 53003 Bonn
Telefon: (0228) 38208-0, Telefax: (0228) 38208-36.

Bezugspreis für Teil I und Teil II halbjährlich 88,00 DM. Einzelstücke je angefangene 16 Seiten 2,80 DM zuzüglich Versandkosten. Dieser Preis gilt auch für Bundesgesetzblätter, die vor dem 1. Januar 1997 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 ohne Anlageband: 10,45 DM (8,40 DM zuzüglich 2,05 DM Versandkosten), bei Lieferung gegen Vorausrechnung 11,45 DM.

Preis des Anlagebandes: 10,45 DM (8,40 DM zuzüglich 2,05 DM Versandkosten), bei Lieferung gegen Vorausrechnung 11,45 DM.

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

ISSN 0341-1109

Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H. · Postfach 13 20 · 53003 Bonn

Postvertriebsstück · G 1998 · Entgelt bezahlt

**Verordnung
zur Revision 1 der ECE-Regelung Nr. 51
über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung
der Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern hinsichtlich ihrer Geräuschemissionen
(Verordnung zur Revision 1 der ECE-Regelung Nr. 51)**

Vom 24. April 1997

Auf Grund des Artikels 3 des Gesetzes vom 12. Juni 1965 zu dem Übereinkommen vom 20. März 1958 über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und über die gegenseitige Anerkennung der Genehmigung (BGBl. 1965 II S. 857), der durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. Dezember 1968 (BGBl. 1968 II S. 1224) eingefügt worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden:

Artikel 1

Die nach Artikel 12 des Übereinkommens vom 20. März 1958 angenommene Revision 1 der ECE-Regelung Nr. 51 über einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern hinsichtlich ihrer Geräuschemissionen wird hiermit in Kraft gesetzt. Der Wortlaut der Revision 1 der Regelung wird mit einer amtlichen deutschen Übersetzung als Anhang zu dieser Verordnung veröffentlicht.*)

Artikel 2

- (1) Diese Verordnung tritt mit Wirkung vom 18. April 1995 in Kraft.
- (2) Die ECE-Regelung Nr. 51 (BGBl. 1994 II S. 3) ist am 18. April 1995 außer Kraft getreten.
- (3) Diese Verordnung tritt an dem Tage außer Kraft, an dem die Revision 1 der ECE-Regelung Nr. 51 für die Bundesrepublik Deutschland außer Kraft tritt. Der Tag des Außerkrafttretens ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Bonn, den 24. April 1997

Der Bundesminister für Verkehr
Wissmann

*) Die Revision 1 der ECE-Regelung Nr. 51 wird als Anlageband zu dieser Ausgabe des Bundesgesetzblatts ausgegeben. Abonnenten des Bundesgesetzblatts Teil II wird der Anlageband auf Anforderung gemäß den Bezugsbedingungen des Verlags übersandt.