

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 17. September 2012 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Vereinigten Republik Tansania über den Fluglinienverkehr

A. Problem und Ziel

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

Die Bundesrepublik Deutschland und die Vereinigte Republik Tansania gewähren sich gegenseitig die Rechte des Überflugs (1. Freiheit), der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), des Absetzens (3. Freiheit) und des Aufnehmens (4. Freiheit) von Fluggästen, Fracht und Post im gewerblichen internationalen Fluglinienverkehr. Darüber hinausgehende Verkehrsrechte bedürfen der gesonderten Vereinbarung zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien.

B. Lösung

Mit dem Gesetz werden die Voraussetzungen nach Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes für das Eingehen einer völkervertraglichen Bindung geschaffen.

C. Alternativen

Vertragsloser Zustand mit nicht gesicherten Verkehrsrechten.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Kein Erfüllungsaufwand.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Kein Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Durch dieses Gesetz entstehen weder bei Wirtschaftsunternehmen, insbesondere nicht bei mittelständischen Unternehmen, noch bei den sozialen Sicherungssystemen zusätzliche Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 13. Mai 2015

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 17. September 2012
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung
der Vereinigten Republik Tansania über den Fluglinienverkehr

mit Begründung und Vorblatt (Anlage).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Der Bundesrat hat in seiner 933. Sitzung am 8. Mai 2015 beschlossen, gegen den
Gesetzesentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen
zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen

Carla Reul

Entwurf**Gesetz
zu dem Abkommen vom 17. September 2012
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Vereinigten Republik Tansania
über den Fluglinienverkehr****Vom**

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

Artikel 1

Dem in Berlin am 17. September 2012 unterzeichneten Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Vereinigten Republik Tansania über den Fluglinienverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.
- (2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 22 Absatz 1 in Kraft tritt und zugleich nach seinem Artikel 21 das Abkommen vom 17. November 1981 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Vereinigten Republik Tansania über den Fluglinienverkehr (BGBl. 1985 II S. 114, 115) außer Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Abkommen ist Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes anzuwenden, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 105 Absatz 3 in Verbindung mit Artikel 106 Absatz 2 Nummer 4 und Absatz 3 des Grundgesetzes erforderlich, da die in Artikel 7 des Abkommens vorgesehenen Vergünstigungen auch die Umsatzsteuer und die Biersteuer berühren, deren Aufkommen den Ländern ganz oder teilweise zufließt.

Zu Artikel 2

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Absatz 2 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, zu dem das Abkommen nach seinem Artikel 22 Absatz 1 in Kraft tritt und zugleich nach seinem Artikel 21 das Abkommen vom 17. November 1981 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Vereinigten Republik Tansania über den Fluglinienverkehr (BGBl. 1985 II S. 114, 115) außer Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Schlussbemerkungen

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet. Kosten entstehen durch das Gesetz weder bei Wirtschaftsunternehmen, insbesondere nicht bei mittelständischen Unternehmen, noch bei sozialen Sicherungssystemen. Vor diesem Hintergrund sind Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das Gesetz berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung. Gleichstellungspolitische Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung der Vereinigten Republik Tansania
über den Fluglinienverkehr

Air Services Agreement
between the Government of the Federal Republic of Germany
and the Government of the United Republic of Tanzania

Inhaltsübersicht

Contents

Präambel		Preamble	
Artikel 1	Begriffsbestimmungen	Article 1	Definitions
Artikel 2	Gewährung von Verkehrsrechten	Article 2	Grant of Traffic Rights
Artikel 3	Bezeichnung und Betriebsgenehmigung für den internationalen Fluglinienverkehr	Article 3	Designation and Operating Authorisation
Artikel 4	Ablehnung, Widerruf, Einschränkung oder Aussetzung der Betriebsgenehmigung für den internationalen Fluglinienverkehr	Article 4	Refusal, Revocation, Limitation or Suspension of the Operating Authorisation
Artikel 5	Gesetze, sonstige Vorschriften und Verfahren	Article 5	Laws, Regulations and Procedures
Artikel 6	Gleichbehandlung bei den Gebühren	Article 6	Non-discrimination in respect of Charges
Artikel 7	Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben	Article 7	Exemption from Customs Duties and other Charges
Artikel 8	Transfer von Einkünften	Article 8	Transfer of Earnings
Artikel 9	Grundsätze für den Betrieb des Fluglinienverkehrs	Article 9	Principles Governing the Operation of Air Services
Artikel 10	Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken	Article 10	Communication of Operating Information and Statistics
Artikel 11	Tarife	Article 11	Tariffs
Artikel 12	Gewerbliche Tätigkeiten	Article 12	Commercial Activities
Artikel 13	Anerkennung von Zeugnissen und Erlaubnisscheinen	Article 13	Recognition of Certificates and Licences
Artikel 14	Luftverkehrs-Sicherheit	Article 14	Aviation Safety
Artikel 15	Luftsicherheit	Article 15	Aviation Security
Artikel 16	Überprüfung von Reisedokumenten und nicht einreiseberechtigten Personen	Article 16	Examination of Travel Documents and of Inadmissible Persons
Artikel 17	Meinungsaustausch	Article 17	Exchange of Views
Artikel 18	Konsultationen	Article 18	Consultations
Artikel 19	Beilegung von Streitigkeiten	Article 19	Settlement of Disputes
Artikel 20	Mehrseitige Übereinkünfte	Article 20	Multilateral Conventions
Artikel 21	Frühere Abkommen	Article 21	Previous Agreements
Artikel 22	Ratifikation, Inkrafttreten, Geltungsdauer	Article 22	Ratification, Entry into Force, Duration
Artikel 23	Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation und bei den Vereinten Nationen	Article 23	Registration with the International Civil Aviation Organization and with the United Nations
Artikel 24	Kündigung	Article 24	Termination

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und

die Regierung der Vereinigten Republik Tansania –

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

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

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1
Begriffsbestimmungen

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

The Government of the Federal Republic of Germany
and

the Government of the United Republic of Tanzania –

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

Desiring to conclude an agreement concerning the establishment and operation of air services between and beyond their territories –

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

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

1. „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;
2. „Luftfahrtbehörde“ in Bezug auf die Regierung der Bundesrepublik Deutschland das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, in Bezug auf die Regierung der Vereinigten Republik Tansania der Minister, der zu diesem Zeitpunkt für Angelegenheiten in Fragen der Zivilluftfahrt zuständig ist, oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Wahrnehmung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;
3. „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;
4. „EU-Verträge“ den Vertrag über die Europäische Union und den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union.
 - (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 (das heißt die Beförderung zwischen Punkten in den Hoheitsgebieten von zwei oder mehr Staaten) von Fluggästen, Gepäck oder Gütern (ausgenommen Post) zu berechnen ist.

Artikel 2

Gewährung von Verkehrsrechten

- (1) Eine Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen das Recht,
1. ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen (1. Freiheit);
 2. in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen (2. Freiheit);
 3. in ihrem Hoheitsgebiet an den genannten Punkten auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien zu landen, um Fluggäste, Gepäck, Güter und Post gewerblich aufzunehmen und abzusetzen (3. und 4. Freiheit).
- (2) Einzelheiten über den Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs, wie die Verfügbarkeit von Linien (Start- und Landepunkte in den Hoheitsgebieten der beiden Vertragsparteien, der Zwischenlandepunkte und der jenseitigen Landepunkte) werden von den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien gemeinsam in einem Fluglinienplan festgelegt.
- (3) Die über die in Absatz 1 genannten hinausgehenden Verkehrsrechte werden nur aufgrund besonderer Vereinbarungen zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien gewährt.

Artikel 3

Bezeichnung und Betriebsgenehmigung für den internationalen Fluglinienverkehr

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

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 the right:
1. to fly across its territory without landing (first freedom);
 2. to land in its territory for non-traffic purposes (second freedom); and
 3. 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, baggage, cargo and mail on a commercial basis (third/fourth freedom).
- (2) Details of the operation of international air services, like the availability of routes (points of departure and arrival in the territories of the two Contracting Parties, intermediate points and points of arrival beyond) are laid down jointly by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties in a Route Schedule.
- (3) Traffic rights exceeding those mentioned in paragraph 1 above shall only be granted on the basis of special agreements between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

Article 3

Designation and Operating Authorisation

- (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:

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

(2) Bei Erhalt einer solchen Bezeichnung erteilt die andere Vertragspartei schnellstmöglich die entsprechenden Genehmigungen und Erlaubnisse, sofern

1. im Falle eines von der Regierung der Bundesrepublik Deutschland bezeichneten Unternehmens:
 - a) dieses Unternehmen gemäß den EU-Verträgen im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland niedergelassen ist und über eine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union verfügt und
 - b) wenn der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige Mitgliedstaat der Europäischen Union eine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Unternehmen ausübt und diese aufrechterhält und die zuständige Luftfahrtbehörde in der Bezeichnung eindeutig angegeben ist;
2. im Falle eines von der Regierung der Vereinigten Republik Tansania bezeichneten Unternehmens:
 - a) dieses Unternehmen seinen Hauptsitz im Hoheitsgebiet der Vereinigten Republik Tansania hat und über ein gültiges Luftverkehrsbetreiberzeugnis gemäß dem geltenden Recht der Vereinigten Republik Tansania verfügt und
 - b) die Vereinigte Republik Tansania eine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Unternehmen ausübt und aufrechterhält und
3. wenn das bezeichnete Unternehmen auf Verlangen der anderen Vertragspartei nachweist, dass es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die nach den Gesetzen und sonstigen Vorschriften dieser anderen Vertragspartei für den Betrieb des internationalen Luftverkehrs zu erfüllen sind.

(3) Eine Vertragspartei kann nach Maßgabe der Absätze 1 und 2 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

Ablehnung, Widerruf, Einschränkung oder Aussetzung der Betriebsgenehmigung für den internationalen Fluglinienverkehr

(1) Betriebsgenehmigungen für den internationalen Fluglinienverkehr oder technische Erlaubnisse für ein von einer Vertragspartei bezeichnetes Unternehmen können von der jeweils anderen Vertragspartei abgelehnt, widerrufen, ausgesetzt oder eingeschränkt werden, wenn

1. im Falle eines von der Regierung der Bundesrepublik Deutschland bezeichneten Unternehmens:
 - a) dieses Unternehmen nicht gemäß den EU-Verträgen im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland niedergelassen ist oder über keine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union verfügt oder
 - b) der für die Ausstellung ihres Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige Mitgliedstaat der Europäischen Union keine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Unternehmen ausübt oder diese nicht aufrechterhält oder die zuständige Luftfahrtbehörde in der Bezeichnung nicht eindeutig angegeben ist;
2. im Falle eines von der Regierung der Vereinigten Republik Tansania bezeichneten Unternehmens:

1. 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
2. the Contracting Party granting these rights has authorised the designated airline or airlines to initiate the air services.

(2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

1. in the case of an airline designated by the Government of the Federal Republic of Germany:
 - a) the airline is established in the territory of the Federal Republic of Germany under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and
 - b) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation;
2. in the case of an airline designated by the Government of the United Republic of Tanzania:
 - a) the airline has its principal place of business in the territory of the United Republic of Tanzania and has a valid Air Operator's Certificate in accordance with the applicable law of the United Republic of Tanzania; and
 - b) the United Republic of Tanzania has and maintains effective regulatory control of the airline; and
3. the designated airline proves upon request of the other Contracting Party that it is qualified to meet the requirements to be fulfilled for the operation of international air transport under the laws and regulations of the other Contracting Party.

(3) Either Contracting Party shall have the right to replace, subject to the provisions of paragraphs 1 and 2 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

Refusal, Revocation, Limitation or Suspension of the Operating Authorisation

(1) Either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisations or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party where:

1. in the case of an airline designated by the Government of the Federal Republic of Germany:
 - a) the airline is not established in the territory of the Federal Republic of Germany under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
 - b) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation;
2. in the case of an airline designated by the Government of the United Republic of Tanzania:

- a) dieses Unternehmen seinen Hauptsitz nicht im Hoheitsgebiet der Vereinigten Republik Tansania hat oder über kein gültiges Luftverkehrsbetreiberzeugnis gemäß dem geltenden Recht der Vereinigten Republik Tansania verfügt oder
- b) die Vereinigte Republik Tansania keine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Unternehmen ausübt oder aufrechterhält oder
3. das bezeichnete Unternehmen die in Artikel 5 genannten Gesetze und sonstigen Vorschriften nicht einhält.

(2) Die Regierung der Vereinigten Republik Tansania kann die Betriebsgenehmigung für den internationalen Flugverkehr oder technische Erlaubnisse eines von der Regierung der Bundesrepublik Deutschland bezeichneten Unternehmens eines anderen Mitgliedstaats der Europäischen Union ablehnen, sofern sie nachweist, dass das Unternehmen bei Ausübung der sich aus diesem Abkommen ergebenden Verkehrsrechte auf einer Linie, die einen Punkt in diesem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union einschließt, Einschränkungen der Verkehrsrechte, die sich aus einem zweiseitigen Abkommen zwischen der Vereinigten Republik Tansania und dem anderen Mitgliedstaat ergeben, umgehen würde.

Gleiches gilt in Fällen, in denen das Unternehmen über ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis verfügt, das von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgestellt wurde, mit dem die Vereinigte Republik Tansania kein zweiseitiges Luftverkehrsabkommen geschlossen hat, und dieser andere Mitgliedstaat der Europäischen Union dem von der Regierung der Vereinigten Republik Tansania bezeichneten Unternehmen Verkehrsrechte verweigert hat.

(3) Vor der Ablehnung, dem Widerruf, der Aussetzung oder der Einschränkung der Genehmigung werden Konsultationen nach Artikel 18 durchgeführt, es sei denn, dass zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder sofortige Einschränkungen erforderlich sind.

Artikel 5

Gesetze, sonstige Vorschriften und Verfahren

(1) Die Gesetze, sonstigen Vorschriften und Verfahren einer Vertragspartei über den Einflug von im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen in ihr Hoheitsgebiet, ihren Aufenthalt dort und ihren Ausflug von dort oder über den Betrieb und die Navigation solcher Luftfahrzeuge sind von den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei beim Ein- und Ausflug sowie während des Aufenthalts in diesem Hoheitsgebiet einzuhalten.

(2) Die Gesetze, sonstigen Vorschriften und Verfahren einer Vertragspartei betreffend Pässe oder andere genehmigte Reisedokumente, Einreise, Zollabfertigung und Quarantäne sind beim Einflug in das Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei durch oder in Bezug auf die von den Luftfahrzeugen der bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei beförderten Besatzungen, Fluggäste, Güter- und Postsendungen zu befolgen.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland auch für Rechtsvorschriften der Europäischen Union.

Artikel 6

Gleichbehandlung bei den Gebühren

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

- a) the airline does not have its principal place of business in the territory of the United Republic of Tanzania or does not have a valid Air Operator's Certificate in accordance with the applicable law of the United Republic of Tanzania; or
- b) the United Republic of Tanzania does not have or is not maintaining effective regulatory control of the airline; or

3. the designated airline does not comply with the laws and regulations referred to in Article 5 of this Agreement.

(2) The Government of the United Republic of Tanzania may refuse the operating authorisation or technical permissions of an airline of another European Union Member State designated by the Government of the Federal Republic of Germany where it demonstrates that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other European Union Member State, the airline would be circumventing restrictions on traffic rights imposed by a bilateral agreement between the United Republic of Tanzania and that other European Union Member State.

The same does apply in cases where the airline holds an Air Operator's Certificate issued by a European Union Member State and there is no bilateral air services agreement between the United Republic of Tanzania and that European Union Member State, and that European Union Member State has denied traffic rights to the airline designated by the Government of the United Republic of Tanzania.

(3) Such refusal, revocation, suspension or limitation of the authorisation shall be preceded by consultations as provided for in Article 18 of this Agreement, unless an immediate suspension of operations or immediate limitations are necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

Article 5

Laws, Regulations and Procedures

(1) The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the entry into, departure from or stay in its territory of aircraft engaged in international air transport, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party upon their entry into, departure from, or while within, the said territory.

(2) The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to passports or other approved travel documents, to entry, customs clearance and quarantine shall be complied with by or relating to crews, passengers, cargo and mail carried by aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party upon their entrance into the territory of the said Contracting Party.

(3) In the territory of the Federal Republic of Germany, paragraphs 1 and 2 also apply to the legislation of the European Union.

Article 6

Non-discrimination in respect of Charges

(1) 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 charged for aircraft of an airline engaged in similar international air services in the territory of the first Contracting Party.

(2) Die Gebühren für die Benutzung der Flughäfen oder anderer Luftfahrtdienste und -einrichtungen oder ähnliche Abgaben oder Gebühren im Zusammenhang mit dem Betrieb von internationalen Flugliniendiensten sind auf der Grundlage der Kostenbezogenheit festzulegen; der entsprechende Nachweis kann verlangt werden. An Flughäfen mit nur einem Anbieter derartiger Dienste gilt dasselbe für Gebühren für die Abfertigung von Fluggästen, Gepäck und Güter sowie die Abfertigung von Luftfahrzeugen.

(3) Die Abgaben und Gebühren sind in einer frei konvertierbaren Währung anzugeben und zahlbar.

Artikel 7

Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben

(1) Die von einem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle und anderen verbrauchbaren technischen Vorräte in den Tanks oder anderen Behältnissen im Luftfahrzeug (zum Beispiel enteisende Flüssigkeit, Hydraulikflüssigkeit, Kühlflüssigkeit und so weiter), 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 und andere verbrauchbare technische Vorräte, 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. Beförderungsdokumente eines 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) Vorbehaltlich des Satzes 2 bleiben Treibstoffe, Schmieröle und andere verbrauchbare technische Vorräte, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei genommen und im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, frei von den Zöllen und sonstigen Abgaben, die in Absatz 1 genannt werden, und von etwaigen sonstigen besonderen Verbrauchsabgaben. Satz 1 steht der in nichtdiskriminierender Weise erfolgenden Erhebung der dort genannten Steuern und sonstigen Abgaben oder Gebühren auf Treibstoffe durch die Bundesrepublik Deutschland nicht entgegen, die in ihrem Hoheitsgebiet für den Verbrauch in einem Luftfahrzeug eines bezeichneten Unternehmens der Regierung der Vereinigten Republik Tansania, das zwischen einem Punkt im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland und einem anderen Punkt im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland oder im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats der Europäischen Union verkehrt, bereitgestellt werden.

(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 einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei geliefert beziehungsweise erbracht und für Zwecke

(2) The charges for the use of airports, or any other aviation services and facilities, or any similar charges or fees levied in connection with the operation of international air services shall be assessed on a cost-related basis; presentation of the relevant proof may be requested. The same applies to charges for handling passengers, baggage and cargo and for handling aircraft at airports with only one provider.

(3) The charges and fees shall be expressed and payable in freely convertible currency.

Article 7

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 and other consumable technical supplies contained in the tanks or other receptacles on the aircraft (e.g. de-icing fluid, hydraulic fluid, cooling fluid, etc.), spare parts, regular equipment and aircraft stores on board such aircraft, shall be exempt from customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation or transit of goods. This shall also apply to goods on board the aircraft consumed during the flight across the territory of the latter Contracting Party.

(2) Fuel, lubricants and other consumable technical supplies, 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. 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) Subject to the provisions of sentence 2, fuel, lubricants and other consumable technical supplies 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. Sentence 1 shall not prevent the Federal Republic of Germany from imposing on a non-discriminatory basis the taxes and other charges mentioned there on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the Government of the United Republic of Tanzania that operates between a point in the territory of the Federal Republic of Germany and another point in the territory of the Federal Republic of Germany or in the territory of another European Union Member State.

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

(5) Where no customs duties or other charges are levied on goods mentioned in paragraphs 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 Contract-

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 8

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 offiziellen Wechselkurs an seine Hauptniederlassung zu transferieren.

Artikel 9

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

1. an die Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmen bezeichnet hat,
2. an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung des inländischen und regionalen Fluglinienverkehrs,
3. 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 10

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.

ing Party and used for the purposes of its business. The tax relief may take the form of an exemption or a refund.

Article 8

Transfer of Earnings

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

Article 9

Principles Governing the Operation of Air 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:

1. the traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airlines;
2. the traffic demand existing in the areas through which the air services pass, taking account of national and regional air services;
3. 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 of 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 10

Communication of Operating Information and Statistics

(1) Each designated airline shall communicate to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at the latest one month prior to the initiation of air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement and before the start of each following flight plan period the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. Short-term changes are to be notified immediately.

(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 11

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. Die Genehmigung gilt als gewährt, es sei denn, die hinterlegten oder beantragten Tarife werden innerhalb von sieben (7) Arbeitstagen angefochten.

(2) Die bezeichneten Unternehmen berücksichtigen in ihren Tarifen die Betriebskosten, einen angemessenen Gewinn, die vorherrschenden 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) Ist die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei mit einem ihr zur Genehmigung vorgelegten Tarif nicht einverstanden, so darf der Tarif nicht angewendet werden. Anzuwenden ist weiterhin der bisherige Tarif, der durch den neuen Tarif ersetzt werden sollte.

(4) Ungeachtet der Absätze 1 bis 3 unterliegen die von den Unternehmen, die von der Regierung der Vereinigten Republik Tansania bezeichnet wurden, für die Beförderung gänzlich innerhalb der Europäischen Union anzuwendenden Tarife dem Recht der Europäischen Union.

Artikel 12

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. Satz 1 gilt für Personen, die nicht Staatsangehörige der Vertragsparteien oder eines Mitgliedstaats der Europäischen Union sind, nur, wenn im Einzelfall eine Rückübernahmebereitschaftserklärung eines Staates vorliegt.

(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.

(3) Jedes bezeichnete Unternehmen hat das Recht, seine eigenen Bodenabfertigungsdienste im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zu erbringen oder diese Dienste wahlweise ganz oder zum Teil an jeden der zur Erbringung solcher Dienste zugelassenen Dienstleister zu vergeben. Wenn oder solange die für die Bodenabfertigung im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei geltenden Gesetze und sonstigen Vorschriften die Möglichkeit der Vergabe dieser Dienste oder der Selbstabfertigung ausschließen oder beschränken, wird jedes bezeichnete Unternehmen hinsichtlich des Zugangs zur Selbstabfertigung und zu von einem oder mehreren Dienstleistern erbrachten Bodenabfertigungsdiensten auf nichtdiskriminierende Weise behandelt.

(4) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, seine Beförde-

(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 11

Tariffs

(1) The tariffs to be charged by a designated airline for passengers on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Contracting Party in whose territory the point of departure of the journey (according to the information in the transport documents) is situated. The approval shall be considered granted unless the notified or filed tariffs are contested within seven (7) working days.

(2) In their tariffs the designated airlines shall take into account the cost of operation, a reasonable profit, the prevailing conditions of competition and of the market as well as the interests of transport users. The competent aeronautical authorities may refuse to approve a tariff only if it does not comply with these criteria.

(3) If the aeronautical authorities of either Contracting Party do not consent to a tariff submitted for their approval, 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.

(4) Notwithstanding paragraphs 1 to 3 the tariffs to be charged by the designated airlines of the Government of the United Republic of Tanzania for carriage wholly within the European Union shall be subject to European Union law.

Article 12

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. Sentence 1 shall apply to persons who are not nationals of the Contracting Parties or of European Union Member States only if, in each individual case, a declaration of a state's willingness to re-admit the person has been made.

(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.

(3) Each designated airline shall have the right to provide their own ground handling services in the territory of the other Contracting Party or otherwise to contract these services out, in full or in part, at its option, with any of the suppliers authorised for the provision of such services. Where or as long as the laws and regulations applicable to ground handling in the territory of one Contracting Party prevent or limit either the freedom to contract these services out or self-handling, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

(4) Each Contracting Party shall grant to any designated airline of the other Contracting Party the right to sell its transport

rungsleistungen auf eigenen Beförderungsdokumenten unmittelbar in eigenen Verkaufsräumen, durch seine Agenten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei und im Wege des elektronischen Direktvertriebs an jeden Kunden in jeder frei konvertierbaren Währung zu verkaufen.

(5) Jede Vertragspartei nimmt die Personen, die nach Absatz 1 in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingereist sind, formlos zurück, wenn die zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei der zur Rücknahme verpflichteten Vertragspartei die im Einzelfall eingetretene Rechtswidrigkeit des Aufenthalts der betreffenden Person in ihrem Hoheitsgebiet mitteilen.

Artikel 13

Anerkennung von Zeugnissen und Erlaubnisscheinen

Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine, die gemäß den Vorschriften und Verfahren einer Vertragspartei, im Fall der Regierung der Bundesrepublik Deutschland einschließlich des Rechts der Europäischen Union, ausgestellt oder als gültig anerkannt worden und nicht abgelaufen sind, werden von der anderen Vertragspartei für die Durchführung von internationalem Fluglinienverkehr auf den in einem nach Artikel 2 Absatz 2 vereinbarten Fluglinienplan festgelegten Linien als gültig anerkannt, vorausgesetzt, die Anforderungen, nach denen diese Zeugnisse oder Erlaubnisscheine ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind, entsprechen den Mindestanforderungen, die nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen aufgestellt werden, oder sie gehen darüber hinaus.

Artikel 14

Luftverkehrs-Sicherheit

(1) Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei angewendeten Sicherheitsnormen für Flugbesatzungen, Luftfahrzeuge oder ihren Betrieb beantragen. Solche Konsultationen finden innerhalb von dreißig (30) Tagen nach dem Zeitpunkt des Antrags statt.

(2) Stellt eine Vertragspartei nach solchen Konsultationen fest, dass die andere Vertragspartei Sicherheitsnormen in einem solchen Bereich nicht wirksam anwendet und durchführt, die wenigstens den Mindestanforderungen entsprechen, die zu diesem Zeitpunkt nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegt worden sind, so notifiziert die erste Vertragspartei der anderen Vertragspartei diese Feststellungen sowie die Schritte, die zur Erfüllung dieser Mindestanforderungen für notwendig erachtet werden, und die andere Vertragspartei trifft angemessene Abhilfemaßnahmen. Trifft die andere Vertragspartei nicht innerhalb von fünfzehn (15) Tagen angemessene Maßnahmen, so ist dies ein Grund für die Anwendung des Artikels 4.

(3) Ungeachtet der in Artikel 33 des Zivilluftfahrt-Abkommens erwähnten Verpflichtungen wird vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, das von den bezeichneten Unternehmen auf Diensten von oder nach dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingesetzt wird, während es sich im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei befindet, einer Kontrolle durch befugte Vertreter der anderen Vertragspartei unterzogen werden kann, vorausgesetzt, dies führt nicht zu einer unzumutbaren Verspätung; diese Untersuchung (Vorfeldkontrolle) kann an Bord und in der Umgebung des Luftfahrzeugs erfolgen und hat den Zweck der Überprüfung der Gültigkeit der Luftfahrzeug- und Flugbesatzungspapiere und des erkennbaren Zustands des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung.

(4) Gibt eine solche Vorfeldkontrolle oder Reihe von Vorfeldkontrollen Anlass zu

1. ernsthaften Bedenken, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht den zu diesem Zeitpunkt nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegten Mindestanforderungen entspricht, oder

services on its own transport documents directly in its own sales offices through its agents in the territory of the other Contracting Party and by way of electronic direct sale to any customer in any freely convertible currency.

(5) Each Contracting Party shall informally re-admit persons having entered the territory of the other Contracting Party under the terms of paragraph 1 above if the competent authorities of the latter Contracting Party notify the Contracting Party obliged to re-admit the person in each individual case that the relevant person's stay in its territory is unlawful.

Article 13

Recognition of Certificates and Licences

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, in accordance with the rules and procedures of one Contracting Party, including in the case of the Government of the Federal Republic of Germany, the European Union law, and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating international air services on the routes specified in a Route Schedule agreed according to Article 2 (2), provided always that such requirements under which such certificates or licences were issued, or validated, are equal to or above the minimum standards established under the Convention.

Article 14

Aviation Safety

(1) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

(2) If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days shall be cause for the application of Article 4 of this Agreement.

(3) Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by the designated airlines on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (ramp inspection), provided this does not lead to unreasonable delay.

(4) If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to

1. serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or

2. ernsthaften Bedenken, dass die zu diesem Zeitpunkt nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegten Sicherheitsnormen nicht wirksam angewendet und durchgeführt werden,

so steht es der Vertragspartei, welche die Kontrolle durchführt, im Sinne des Artikels 33 des Zivilluftfahrt-Abkommens frei, den Schluss zu ziehen, dass die Anforderungen, unter denen Zeugnisse und Erlaubnisscheine für dieses Luftfahrzeug oder diese Flugbesatzung ausgestellt oder für gültig erklärt wurden, oder dass die Anforderungen, unter denen dieses Luftfahrzeug betrieben wird, den nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegten Mindestanforderungen weder entsprechen noch darüber hinausgehen.

(5) Wird der Zugang zum Zweck einer nach Absatz 3 erfolgenden Vorfeldkontrolle eines von den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei betriebenen Luftfahrzeugs von dem Vertreter dieses Unternehmens verweigert, so steht es der anderen Vertragspartei frei, anzunehmen, dass Anlass zu ernsthaften Bedenken der in Absatz 4 erwähnten Art besteht, und die in jenem Absatz erwähnten Schlussfolgerungen zu ziehen.

(6) Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebsgenehmigung für den internationalen Fluglinienverkehr eines oder mehrerer Unternehmen der anderen Vertragspartei unverzüglich dann auszusetzen oder zu ändern, wenn die erste Vertragspartei – als Ergebnis einer Vorfeldkontrolle oder einer Reihe von Vorfeldkontrollen oder weil ihr der Zugang zum Zweck einer Vorfeldkontrolle verweigert wird oder aufgrund von Konsultationen oder auf andere Weise – zu dem Schluss kommt, dass für die Sicherheit des Betriebs eines Unternehmens sofortige Maßnahmen erforderlich sind.

(7) Jede Maßnahme einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit Absatz 2 oder 6 wird eingestellt, wenn die Grundlage für die Ergreifung dieser Maßnahme nicht mehr besteht.

(8) Hat die Regierung der Bundesrepublik Deutschland ein Unternehmen bezeichnet, dessen gesetzliche Kontrolle von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union wahrgenommen und aufrechterhalten wird, so gelten die Rechte der anderen Vertragspartei nach diesem Artikel bezüglich der Annahme, Ausübung oder Aufrechterhaltung von Sicherheitsnormen durch den betreffenden anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union und bezüglich der Betriebsgenehmigung dieses Unternehmens gleichermaßen.

Artikel 15 **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, ein wesentlicher Bestandteil dieses Abkommens ist. Ohne den allgemeinen Charakter ihrer völkerrechtlichen Rechte und Pflichten einzuschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere im Einklang mit dem Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet in Tokio am 14. September 1963, dem Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970 in Den Haag, dem Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971 in Montreal, dem 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, unterzeichnet am 24. Februar 1988 in Montreal, sowie jedem anderen Übereinkommen und Protokoll hinsichtlich der Sicherheit der Zivilluftfahrt, dem beide Vertragsparteien als Vertragsparteien angehören.

(2) Die Vertragsparteien gewähren einander auf Ersuchen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge und andere widerrechtliche Handlungen ge-

2. serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

(5) In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the designated airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of the airline concerned, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

(6) Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event that the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

(7) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

(8) Where the Government of the Federal Republic of Germany has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating licence of that airline.

Article 15 **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 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 Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, 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 as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Contracting Parties adhere to.

(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

gen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzung, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie jede sonstige Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

(3) Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen im Einklang mit den Luftsicherheitsvorschriften, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und zu 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 Hauptsitz oder ständigen Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet haben, oder – im Fall der Regierung der Bundesrepublik Deutschland – Luftfahrzeughalter, die gemäß den EU-Verträgen im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland niedergelassen sind und über gültige Betriebsgenehmigungen nach dem Recht der Europäischen Union verfügen, 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 Luftsicherheitsvorschriften einzuhalten, die von der anderen Vertragspartei für den Einflug in ihr Hoheitsgebiet festgelegt wurden. Für den Ausflug aus oder den Aufenthalt in dem Hoheitsgebiet der Vereinigten Republik Tansania müssen Luftfahrzeughalter die Luftsicherheitsvorschriften gemäß dem in diesem Land geltenden Recht einhalten. Für den Ausflug aus oder den Aufenthalt in dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland müssen Luftfahrzeughalter die Luftsicherheitsvorschriften gemäß dem Recht der Europäischen Union einhalten. Jede Vertragspartei gewährleistet, dass in ihrem Hoheitsgebiet angemessene Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Überprüfung von Fluggästen, Besatzung, Handgepäck, Gepäck, Gütern und Bordvorräten vor und bei dem Einsteigen oder Beladen wirksam angewendet 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 Eingriffe gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzung, von Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen begangen oder angedroht, so unterstützen die Vertragsparteien einander durch Erleichterung des Fernmeldeverkehrs und sonstige geeignete Maßnahmen, um solche Vorfälle oder solche Bedrohungen rasch und sicher zu beenden.

(6) 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 werden, soweit durchführbar, auf der Grundlage gegenseitiger Konsultationen getroffen.

(7) Hat eine Vertragspartei berechtigten Grund zu der Annahme, dass die andere Vertragspartei von den Luftsicherheitsvorschriften dieses Artikels abgewichen ist, so können die Luftfahrtbehörden der erstgenannten Vertragspartei um sofortige Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ersuchen. Kommt innerhalb eines Monats nach dem Datum dieses Ersuchens eine zufriedenstellende Einigung nicht zustande, so ist dies ein Grund, die Betriebsgenehmigung für den internationalen Fluglinienverkehr oder technische Erlaubnisse der Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei einzubehalten, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn eine Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf dieses Monats vorläufige Maßnahmen treffen.

of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as 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 or in the case of the Government of the Federal Republic of Germany operators of aircraft who are established in its territory under the EU Treaties and have valid operating licences in accordance with European Union law 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 of this Article required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party. For departure from, or while within the territory of the United Republic of Tanzania operators of aircraft shall be required to observe aviation security provisions in conformity with the law in force in that country. For departure from, or while within, the territory of the Federal Republic of Germany, operators of aircraft shall be required to observe aviation security provisions in conformity with European Union law. 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 acts of unlawful interference 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) Each Contracting Party shall take all measures it finds 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 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.

(7) When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within one month from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation and technical permissions of the airlines of that Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of the month.

Artikel 16**Überprüfung von Reisedokumenten
und nicht einreiseberechtigten Personen**

(1) Jede Vertragspartei gestattet in ihrem Hoheitsgebiet den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Durchführung von Maßnahmen, die gewährleisten sollen, dass nur Personen mit den für die Einreise in oder die Durchreise durch das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erforderlichen Reisedokumenten befördert werden.

(2) Eine Vertragspartei nimmt eine Person, die an ihrem Zielort im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zurückgewiesen wurde, nachdem dort festgestellt worden war, dass sie nicht einreiseberechtigt war, zum Zweck der Überprüfung auf, wenn sich diese Person vor ihrer Abreise im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei aufgehalten hat. Eine Vertragspartei weist jedoch eine Person nicht in das Land der anderen Vertragspartei zurück, wenn sie von der anderen Vertragspartei zuvor zurückgewiesen wurde.

(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 stattdessen 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 17**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 18**Konsultationen**

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans, von Auslegungsfragen oder von wettbewerbsrelevanten Verhaltensweisen, welche die Luftverkehrsmärkte der Vertragsparteien betreffen, 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 17 kein zufriedenstellendes Ergebnis erbracht hat. Die Konsultationen, die auch auf diplomatischem Weg erfolgen können, beginnen innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

Artikel 19**Beilegung von Streitigkeiten**

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 18 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 Meinungsverschie-

Article 16**Examination of
Travel Documents and of Inadmissible Persons**

(1) Either Contracting Party shall permit, in its territory, the designated airlines of the other Contracting Party to take measures to ensure that only persons with the travel documents required for entry into or transit through the territory of the other Contracting Party are carried.

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

(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 where the person was found to be inadmissible.

Article 17**Exchange of Views**

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 this Agreement.

Article 18**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, questions relating to interpretation or to behaviour relevant to competition which affects the aviation markets of the Contracting Parties. 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 17 of this Agreement has not produced any satisfactory results. Such consultations which may include diplomatic channels shall begin within two months of the date of receipt by the other Contracting Party of any such request.

Article 19**Settlement of Disputes**

(1) Where any disagreement concerning the interpretation or application of this Agreement cannot be settled in accordance with Article 18 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 Con-

denheit 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 20 **Mehrseitige Übereinkünfte**

Tritt eine von den Vertragsparteien angenommene allgemeine mehrseitige Luftverkehrsübereinkunft in Kraft, so gehen deren Bestimmungen vor. Erörterungen zur Feststellung, inwieweit eine mehrseitige Übereinkunft dieses Abkommen beendet, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 18 statt.

Artikel 21 **Frühere Abkommen**

Mit Inkrafttreten dieses Abkommens tritt das Abkommen vom 17. November 1981 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Vereinigten Republik Tansania über den Fluglinienverkehr außer Kraft.

Artikel 22 **Ratifikation, Inkrafttreten, Geltungsdauer**

(1) Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Tag in Kraft, an dem die Vertragsparteien einander notifiziert haben, dass die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind. Maßgebend ist der Tag des Eingangs der letzten Notifikation.

(2) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

(3) Dieses Abkommen wird bis zu seinem Inkrafttreten nach Maßgabe des jeweiligen innerstaatlichen Rechts der Vertragsparteien vorläufig angewendet.

Artikel 23 **Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation und bei den Vereinten Nationen**

(1) Dieses Abkommen und jede Änderung desselben werden von der Regierung der Vereinigten Republik Tansania der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung übermittelt.

(2) Die Registrierung dieses Abkommens beim Sekretariat der Vereinten Nationen nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen wird unverzüglich nach seinem Inkrafttreten von der Vertragspartei veranlasst, in deren Hoheitsgebiet das Abkommen unterzeichnet wurde. Die andere Vertragspartei wird unter Angabe der VN-Registrierungsnummer von der erfolgten Registrierung unterrichtet, sobald diese vom Sekretariat der Vereinten Nationen bestätigt worden ist.

tracting 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 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. 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 costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Article 20 **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 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 18 of this Agreement.

Article 21 **Previous Agreements**

Upon the entry into force of this Agreement, the Air Services Agreement of 17 November 1981 between the Federal Republic of Germany and the United Republic of Tanzania shall cease to have effect.

Article 22 **Ratification, Entry into Force, Duration**

(1) This Agreement shall enter into force one month from the date on which the Contracting Parties have notified each other that the national requirements for such entry into force have been fulfilled. The relevant date shall be the day on which the last notification is received.

(2) This Agreement shall be concluded for an unlimited period.

(3) Pending entry into force, this Agreement shall provisionally apply in accordance with the respective national law of the Contracting Parties.

Article 23 **Registration with the International Civil Aviation Organization and with the United Nations**

(1) This Agreement and any amendments to it shall be communicated by the Government of the United Republic of Tanzania to the International Civil Aviation Organization for registration.

(2) Registration of this Agreement with the Secretariat of the United Nations, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations, shall be initiated immediately following its entry into force by the Contracting Party in whose territory this Agreement was signed. The other Contracting Party shall be informed of registration, and of the UN registration number, as soon as this has been confirmed by the Secretariat.

Artikel 24
Kündigung

Jede 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 Berlin am 17. September 2012 in zwei Urschriften, jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Article 24
Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice 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, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Done at Berlin on 17. September 2012 in duplicate in the German and English languages, both texts being equally authentic.

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

Jörg Hanau
Klaus-Dieter Scheurle

Für die Regierung der Vereinigten Republik Tansania
For the Government of the United Republic of Tanzania

Harrison G. Mwakyembe

Denkschrift

A. Allgemeiner Teil

Schwerpunkt des deutschen Luftverkehrs ist der internationale Fluglinienverkehr. Dieser kann nur betrieben werden, wenn die andere Vertragspartei den deutschen Luftfahrtunternehmen entsprechende Verkehrsrechte für den Überflug über ihr Gebiet, den Einflug in ihr Gebiet und den Ausflug aus ihrem Gebiet gewährt.

Nach allgemeinen internationalen Gepflogenheiten werden diese Rechte grundsätzlich in zweiseitigen Luftverkehrsabkommen eingeräumt. Um ein derartiges Abkommen handelt es sich bei dem am 17. September 2012 in Berlin unterzeichneten Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Vereinigten Republik Tansania.

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

Vorgaben, die sich aus dem Recht der Europäischen Union ergeben, werden mit dem Abkommen gewahrt.

B. Besonderer Teil

Artikel 1 erläutert die Bedeutung der im Abkommen verwendeten Begriffe.

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

Die Artikel 3 und 4 legen das Verfahren für die Erteilung, die Einschränkung oder den Widerruf der Betriebsgenehmigung zur Durchführung des Fluglinienverkehrs fest. Von dem Recht des Widerrufs oder der Einschränkung der Betriebsgenehmigung wird grundsätzlich nur nach Konsultationen der Vertragsparteien Gebrauch gemacht.

Artikel 5 stellt sicher, dass beim Ein- und Ausflug sowie während des Aufenthalts die innerstaatlichen Vorschriften im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei durch die bezeichneten Unternehmen einzuhalten sind.

Artikel 6 sichert Inländerbehandlung zu bei den im Zusammenhang mit der Benutzung der Flughäfen oder anderer Luftfahrtdienste und -einrichtungen anfallenden Gebühren. Die erhobenen Gebühren sind zudem kostenbezogen festzulegen.

Artikel 7 gewährt auf Basis der Gegenseitigkeit weitgehende Zoll- und Abgabefreiheit für verwendete Luftfahrzeuge einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, üblichen Ausrüs-

tungsgegenstände und Bordvorräte sowie Beförderungsdokumente. Er sichert darüber hinaus auf der Basis der Gegenseitigkeit Vergünstigungen auf dem Gebiet der Umsatzsteuer oder einer ähnlich ausgestalteten indirekten Steuer zu.

Artikel 8 regelt das Recht auf freien Gewinntransfer.

Artikel 9 soll ein zufriedenstellendes Beförderungsangebot sicherstellen. Ausgegangen wird vom Prinzip der beiderseitigen Genehmigung, insbesondere hinsichtlich der Frequenz der Flugdienste, der Kapazität sowie der Flugpläne.

Artikel 10 verpflichtet zur Übermittlung von Betriebsangaben und zum Austausch statistischer Unterlagen.

Artikel 11 enthält in Ergänzung zu den in Artikel 9 enthaltenen Grundsätzen nähere Bestimmungen hinsichtlich der Tarifgestaltung.

Artikel 12 regelt das Niederlassungsrecht der bezeichneten Luftfahrtunternehmen, das Recht der Selbstabfertigung und das Recht des freien Verkaufs der Beförderungsdienste.

Artikel 13 regelt die gegenseitige Anerkennung von Zeugnissen und Erlaubnisscheinen.

Artikel 14 verlangt von den Vertragsparteien die Anwendung von Sicherheitsnormen für Luftverkehrseinrichtungen, Flugbesatzungen, Luftfahrzeugen sowie für deren Betrieb und legt das Verfahren bei Nichteinhaltung dieser nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen vorgesehenen Mindestanforderungen fest. Darüber hinaus sind Vereinbarungen zur Vorfeldkontrolle enthalten.

Artikel 15 verpflichtet die Vertragsparteien zur Einhaltung der völkerrechtlichen Pflichten zur Sicherheit der Zivilluftfahrt vor rechtswidrigen Eingriffen, welche konkretisiert werden.

Artikel 16 ermöglicht die Kontrolle der Fluggäste im Hinblick auf die erforderlichen Einreisedokumente und verpflichtet die Vertragsparteien zur Rücknahme der von der anderen Vertragspartei zurückgewiesenen Fluggäste.

Die Artikel 17 bis 19 befassen sich mit dem Meinungsaustausch, den Konsultationen, der Beilegung von Streitigkeiten, einschließlich der Möglichkeit zur Anrufung eines Schiedsgerichts. Entsprechende Regelungen sind in Luftverkehrsabkommen üblich und zum Ausgleich möglicher Meinungsverschiedenheiten zweckmäßig.

Die Artikel 20 bis 24 enthalten Regelungen zum Inkrafttreten des Abkommens, die international üblichen Kündigungs-, Registrierungs- und Schlussbestimmungen sowie das Außerkrafttreten eines früheren Abkommens zwischen den Vertragsparteien und die Festlegung des Vorrangs eines mehrseitigen Luftverkehrsabkommens.