

03. 04. 92

VP

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Abkommen vom 18. Juni 1991
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und dem Staat Bahrain
über den Luftverkehr**

A. Zielsetzung

Der internationale Fluglinienverkehr ist deutschen Luftfahrtunternehmen grundsätzlich nur möglich, wenn sie ausländischen Staaten, die angefliegen oder überflogen werden sollen, der Bundesrepublik Deutschland in einem zweiseitigen Luftverkehrsabkommen entsprechende Verkehrsrechte gewähren.

B. Lösung

Die Bundesrepublik Deutschland und der Staat Bahrain gewähren sich gegenseitig das Recht des Überflugs (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), das Recht, Fluggäste, Post und Fracht im gewerblichen internationalen Fluglinienverkehr abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit).

Kabotagerechte sind ausgeschlossen.

C. Alternativen

Vertragsloser Zustand mit nicht gesicherten Verkehrsrechten.

D. Kosten

Es entstehen keine Kosten.

Das Vorhaben wirkt sich weder auf die Einzelpreise noch auf das Preisniveau, insbesondere nicht auf das Verbraucherpreisniveau aus,

Fristablauf: 15. 05. 92

da das Abkommen neben Fragen technischer Art sowie der Rechtsgewährungen auf der Grundlage der Gegenseitigkeit nur die Art und Weise der Bestimmungen von Beförderungsentgelten, nicht aber deren Höhe, regelt.

Bundesrat

Drucksache 209/92

03. 04. 92

VP

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Abkommen vom 18. Juni 1991
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und dem Staat Bahrain
über den Luftverkehr**

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
021 (323) - 971 05 - Lu 90/92

Bonn, den 3. April 1992

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes den von
der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 18. Juni 1991 zwischen
der Bundesrepublik Deutschland und dem Staat Bahrain über den Luft-
verkehr

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Kohl

·
·
·

Fristablauf: 15. 05. 92

Entwurf

Gesetz

zu dem Abkommen vom 18. Juni 1991
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und dem Staat Bahrain
über den Luftverkehr

Vom

19

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

Artikel 1

Dem in Manama am 18. Juni 1991 unterzeichneten
Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und dem Staat Bahrain über den Luftverkehr wird zu-
gestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffent-
licht.

Artikel 2

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

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem
Artikel 18 Abs. 2 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt
bekanntzugeben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Abkommen findet Artikel 90 Abs. 2 Satz 1 des
Grundgesetzes Anwendung, da es sich auf Gegenstände
der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 105
Abs. 3 in Verbindung mit Artikel 106 Abs. 2 Nr. 5 und
Abs. 3 des Grundgesetzes erforderlich, da die nach Arti-
kel 6 des Abkommens vorgesehenen Vergütungen
auch die Umsatzsteuer und die Biersteuer berühren, deren
Aufkommen den Ländern ganz oder teilweise zulleist.

Zu Artikel 2

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erforder-
nis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Abkommen
nach seinem Artikel 18 Abs. 2 in Kraft tritt, im Bundes-
gesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausfüh-
rung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet.

Das Vorhaben wird sich weder auf Einzelpreise noch auf
das Prelniveau, insbesondere nicht auf das Verbraucher-
prelniveau aus, da das Abkommen neben Fragen techni-
scher Art sowie der Rechtsgewährungen auf der Grund-
lage der Gegenseitigkeit nur die Art und Weise der Be-
stimmungen von Beförderungsentgelten, nicht aber deren
Höhe, regelt.

5

**Abkommen
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und dem Staat Bahrain
über den Luftverkehr**

**Air Transport Agreement
between the Federal Republic of Germany
and the State of Bahrain**

Die Bundesrepublik Deutschland
und
der Staat Bahrain –

The Federal Republic of Germany
and
the State of Bahrain

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

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

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

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establish-
ing and operating air services between and beyond their respec-
tive territories,

sind wie folgt übereingekommen:

Have agreed as follows:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

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

a) „Luftfahrtbehörde“: in bezug auf die Bundesrepublik Deutsch-
land den Bundesminister für Verkehr, in bezug auf den Staat
Bahrain die Abteilung Zivilluftfahrt (Directorate of Civil Avia-
tion) oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die
zur Ausübung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben
ermächtigt ist;

b) „bezeichnetes Unternehmen“: ein Luftfahrtunternehmen, das
eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3
schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den
nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien internationalen
Fluglinienverkehr betreiben soll.

(2) Die Begriffe „Hoheitsgebiet“, „Fluglinienverkehr“, „inter-
nationaler Fluglinienverkehr“ und „Landung zu nicht gewerblichen
Zwecken“ haben für die Anwendung dieses Abkommens die in
den Artikeln 2 und 96 des Abkommens vom 7. Dezember 1944
über die Internationale Zivilluftfahrt in der jeweils gültigen Fassung
festgelegte Bedeutung.

(3) Der Begriff „internationaler Tarif“ bedeutet den Preis, der für
die internationale Beförderung (d. h. die Beförderung zwischen
Punkten im Hoheitsgebiet von zwei oder mehr Staaten) von
Fluggästen, Gepäck oder Fracht (einschließlich Post) zu berech-
nen ist.

Artikel 2

Gewährung von Verkehrsrechten

(1) Eine Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zur
Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs durch die

Article 1

Definitions

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

a) The term "aeronautical authorities" shall mean in the case of
the Federal Republic of Germany, the Federal Minister of
Transport; in the case of the State of Bahrain, the Directorate
of Civil Aviation, or in both cases any other person or agency
authorized to perform the functions exercised by the said
authorities;

b) The term "designated airline" shall mean an airline that one
Contracting Party has designated in writing to the other Con-
tracting 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 para-
graph (2) of Article 2 of the present Agreement.

(2) The terms "territory", "air service", "international air service"
and "stop for non-traffic purposes" shall, for the purpose of the
present Agreement, have the meaning laid down in Articles 2
and 96 of the Convention of December 7, 1944, on International
Civil Aviation as amended at present or in future.

(3) The term "international tariff" means the price to be charged
for the international carriage (that is, carriage between points in
the territories of two or more States) of passengers, baggage or
cargo (including mail).

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

bezeichneten Unternehmen auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien

- a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen,
- b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet zu nicht gewerblichen Zwecken zu landen,
- c) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet an den Punkten, die in den nach Absatz 2 festgelegten Linien aufgeführt sind, zu landen, um Fluggäste, Post und Fracht zusammen oder getrennt gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

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

Artikel 3

Bezeichnung, Betriebsgenehmigung

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

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

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

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

(4) Eine Vertragspartei kann einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Ausübung der in Artikel 2 gewährten Rechte verweigern, wenn das Unternehmen 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 zusteht.

Artikel 4

Widerruf oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung

(1) Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze und sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht einhält oder die sich daraus ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 3 Absatz 4 nicht erbracht wird. Von diesem Recht macht eine Vertragspartei nur nach einer Konsultation nach Artikel 14 Gebrauch, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

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

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 in combination or separately.

(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.

Article 3

Designation, Operating Authorization

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

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

(2) The Contracting Party granting these rights shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article 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 an airline designated by the other Contracting Party to satisfy it that it is qualified to meet the requirements prescribed under the laws and regulations of the first Contracting Party governing the operation of international air traffic.

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

Article 4

Revocation and Limitation of Operating Authorization

(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 is not furnished. Each Contracting Party shall exercise this right only after consultation as provided for in Article 14 of the present Agreement, unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

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

Artikel 5

Erhebung von Gebühren

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

Artikel 6

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, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben. Das gilt auch, soweit die an Bord der genannten Luftfahrzeuge befindlichen Waren auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet der 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. Werbematerial und Beförderungsdokumente bleiben bei der Einfuhr in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ebenfalls von den in Absatz 1 genannten Zöllen und Abgaben frei.

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

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

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

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

Artikel 7

Transfer von Einkünften

Jede Vertragspartei gewährt einem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen das Recht, die durch die Beförderung im Luftverkehr im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erzielten Einnahmen frei und ohne Beschränkung in den Währungen der beiden Vertragsparteien zum amtlichen Wechselkurs nach ihrer Hauptgeschäftsniederlassung zu transferieren.

Artikel 8

Grundsätze für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs

(1) Den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den Flug-

Article 5

Imposition of Charges

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

Article 6

Exemption from Customs Duties and other Charges

(1) Aircraft operated by a designated airline of either Contracting Party and entering, departing again from or flying across the territory of the other Contracting Party, as well as fuel, lubricants, 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, and advertising material as well as airline documents shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph (1) of this Article.

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

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

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

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

Article 7

Transfer of Earnings

Each Contracting Party grants to an 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 the currencies of the two Contracting Parties and at the official rate of exchange to its head office.

Article 8

Principles Governing Operation of Agreed Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate air services on the

linienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien zu betreiben.

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

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

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

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

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

Artikel 9

Übermittlung von Betriebsangaben und -statistiken

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

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

Artikel 10

Tarife

(1) Der Begriff „internationaler Tarif“ nach Artikel 1 Absatz 3 umfaßt folgendes:

- a) jeden internationalen Durchgangstarif oder Betrag, der für eine internationale Beförderung, die als solche vermarktet und verkauft wird, zu berechnen ist, einschließlich derjenigen internationalen Durchgangstarife, die gebildet werden unter Verwendung anderer internationaler Tarife oder von Anschlußtarifen für eine Beförderung auf internationalen Streckenabschnitten oder auf inländischen Streckenabschnitten, die Teil des internationalen Streckenabschnitts sind;

routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement.

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

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

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

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

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

Article 9

Provision of Operating Information and Statistics

(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

Tariffs

(1) The term "international tariff" pursuant to Article 1 paragraph (3) comprises:

- a) any through international tariff or amount to be charged for international carriage, marketed and sold as such, including through international tariffs constructed using other international tariffs or add-ons for carriage over international sectors or domestic sectors forming part of the international sector;

- b) die Provision, die für den Verkauf von Flugtickets für die Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck oder für die entsprechenden Maßnahmen für die Beförderung von Fracht zu zahlen ist;
- c) die Bedingungen für die Anwendbarkeit des internationalen Tarifs oder des Beförderungspreises oder die Zahlung der Provision.

Er umfaßt auch

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

(2) Die internationalen Tarife, 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 internationalen Tarife sollen die Betriebskosten, die herrschenden Wettbewerbs- und Marktbedingungen sowie die Interessen der Nutzer berücksichtigen.

(3) Die internationalen Tarife werden den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien spätestens einen Monat vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

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

(5) Wird zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien ein Einvernehmen nach Absatz 4 nicht erzielt, so wird Artikel 15 angewendet. Solange eine Entscheidung nicht ergangen ist, kann die Vertragspartei, die sich mit einem internationalen Tarif nicht einverstanden erklärt hat, von der anderen Vertragspartei die Aufrechterhaltung des vorher in Kraft befindlichen internationalen Tarifs verlangen.

Artikel 11

Gewerbliche Tätigkeiten

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

(2) Bei der Einrichtung der Niederlassungen und der Beschäftigung des Personals nach Absatz 1 sind die Gesetze und sonstigen Vorschriften der betreffenden Vertragspartei zu beachten, wie die Gesetze und sonstigen Vorschriften über die Einreise von Ausländern und ihren Aufenthalt im Hoheitsgebiet der betreffenden Vertragspartei. Auf die Beschäftigungsverhältnisse ist das am Beschäftigungsort geltende Arbeits- und Sozialrecht als Mindestnorm des sozialen Schutzes anzuwenden.

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 Vertragspar-

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 international 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 international 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 term to all international carriers and users of their services.

(2) The international tariffs 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 international tariffs should take into account the costs of operation, the prevailing conditions of competition and of the market, as well as the interests of the transport users.

(3) Any international 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.

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

(5) If no accord as envisaged in paragraph (3) above is reached between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, the provision of Article 15 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 international tariff, shall be entitled to require the other Contracting Party to maintain the international tariff previously in effect.

Article 11

Commercial Activities

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

(2) The establishment of the offices and the employment of the personnel referred to in paragraph (1) of this Article shall be subject to the laws and regulations of the Contracting Party concerned, such as the laws and regulations relating to the admission of foreigners and their stay in the territory of the Contracting Party concerned. The labour and social legislation applicable at the place of employment shall apply to the employment relationships as the minimum standard of social protection.

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

teien 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 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.

(3) 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 wurden, soweit diese Luftsicherheitsvorschriften auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, daß die Betreiber von bei ihnen eingetragenen Luftfahrzeugen oder die Luftfahrzeugbetreiber, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet haben, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet im Einklang mit diesen Luftsicherheitsvorschriften handeln.

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

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

(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 Zeitpunkt 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 es erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf dieses Monats vorläufige Maßnahmen treffen.

Artikel 13

Einreise und Kontrolle der Dokumente

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

(2) Wird ein Fluggast, der auf einer in diesem Luftverkehrsabkommen bezeichneten Linie befördert worden ist, von einer Vertragspartei zurückgewiesen, so hat ihn die andere Vertragspartei zurückzunehmen, sofern er sich dort nicht nur auf der Durchreise aufgehalten hat.

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

(5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and 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 that 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 a party may take interim action prior to the expiry of this month.

Article 13

Immigration and Control of Documents

(1) Upon the request of a Contracting Party the other Contracting Party permits 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 Contracting State are carried.

(2) If a passenger, having been carried on a route designated in this Air Services Agreement, is turned away by a Contracting Party, the other Contracting Party has to accept this passenger back, unless he has only stayed there in transit.

Artikel 14

Meinungsaustausch und Konsultation

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

(2) Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans oder von Auslegungstragen kann eine Vertragspartei jederzeit Konsultationen beantragen. Das gleiche gilt für Erörterungen über die Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Absatz 1 kein zufriedenstellendes Ergebnis erbracht hat. Die Konsultationen beginnen innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

Artikel 15

Beilegung von Streitigkeiten

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder die Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 14 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 eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

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

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für 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 16

Mehrseitige Übereinkommen

Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen beendet, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 14 statt.

Artikel 17

Registrierung bei der ICAO

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

Article 14

Exchange of Views and Consultation

(1) 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.

(2) Consultation 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 paragraph (1) has not produced any satisfactory results. Such consultation shall begin within two months from the date of receipt by the other Contracting Party of any such request.

Article 15

Settlement of Disputes

(1) To the extent that any disagreement concerning the interpretation or application of the present Agreement cannot be settled in accordance with Article 14 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) 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 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 costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Article 16

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 the present Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention, shall take place in accordance with Article 14 of the present Agreement.

Article 17

Registration with ICAO

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

Artikel 18**Ratifikation, Inkrafttreten, Beendigung**

- (1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden werden in Manama/Bahrain ausgetauscht.
- (2) Dieses Abkommen tritt einen Monat nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.
- (3) 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 Manama am 18. Juni 1991 in zwei Urschriften, jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut verbindlich ist.

Article 18**Ratification, Entry into Force, Termination**

- (1) The present Agreement shall be ratified. The instruments of ratification shall be exchanged at Manama/Bahrain.
- (2) The present Agreement shall enter into force one month after the exchange of the instruments of ratification.
- (3) 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 Manama on June 18, 1991, in two originals, two each in the German, and English languages, all two texts being equally authentic.

Für die Bundesrepublik Deutschland
For the Federal Republic of Germany
Manfred Ahlbrecht

Für den Staat Bahrain
For the State of Bahrain
Ibrahim Abdulla Al Hamer

Denkschrift zum Abkommen

I. Allgemeines

Schwerpunkt des deutschen Luftverkehrs ist der internationale Fluglinienverkehr. Er kann nur betrieben werden, wenn die ausländischen Staaten, die überflogen oder angefliegen werden sollen, deutschen Luftfahrtunternehmen entsprechende Verkehrsrechte gewähren.

Nach allgemeinen internationalen Gepflogenheiten werden diese Rechte grundsätzlich in zweiseitigen Luftverkehrsabkommen eingeräumt. Um ein derartiges Abkommen handelt es sich bei dem am 18. Juni 1991 in Manama unterzeichneten Luftverkehrsabkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Staat Bahrain.

Die eingeräumten Verkehrsrechte werden in einem durch Notenwechsel vereinbarten Fluglinienplan festgelegt. Diese Form der Vereinbarung wurde gewählt, um die Fluglinienrechte den Verkehrsanforderungen jeweils leichter und schneller anpassen zu können.

Die Verkehrsrechte werden von beiden Vertragsparteien genutzt.

II. Besonderes

Artikel 1 erläutert die im Abkommen verwendeten Begriffe.

Artikel 2 legt die Rechte fest, welche sich die Vertragsparteien zur Durchführung des Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen gegenseitig einräumen. Gewährt werden das Recht des Überflugs (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), das Recht, an den Punkten, die in dem vereinbarten Fluglinienplan aufgeführt sind, Fluggäste, Post und Fracht abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit).

Alle Rechte werden nur zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs eingeräumt.

Die Artikel 3 und 4 legen das Verfahren für die Erteilung, die Verweigerung und den Widerruf der Betriebsgenehmigung zur Durchführung des Linienverkehrs fest. Von dem Recht eines Widerrufs der Betriebsgenehmigung darf grundsätzlich nur nach einer Konsultation der Vertragsparteien Gebrauch gemacht werden.

Artikel 5 gewährt Inländerbehandlung hinsichtlich der Gebühren für die Benutzung der Luftfahrteinrichtungen.

Artikel 6 gewährt auf der Basis der Gegenseitigkeit weitgehende Zoll- und Abgabefreiheit für verwendete Luftfahrzeuge einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte.

Artikel 7 gewährt grundsätzlich das Recht auf freien Gewinntransfer.

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

Artikel 9 verpflichtet zum Austausch der Betriebsangaben und -statistiken, die für Entscheidungen nach diesem Abkommen bedeutsam sein können.

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

Artikel 11 regelt das Niederlassungsrecht der bezeichneten Luftfahrtunternehmen.

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

Artikel 13 gibt die Möglichkeit zur Kontrolle der Fluggäste im Hinblick auf die erforderlichen Einreisedokumente und verpflichtet die Staaten zur Rücknahme der vom anderen Staat zurückgewiesenen Passagiere.

Die Artikel 14 bis 18 betreffen sich mit dem Meinungsaustausch, der Beilegung von Streitigkeiten, einschließlich der Möglichkeit zur Anrufung eines Schiedsgerichts. Entsprechende Regelungen sind in Luftverkehrsabkommen üblich und zum Ausgleich möglicher Meinungsverschiedenheiten zweckmäßig. Sie enthalten darüber hinaus die international üblichen Kündigungs-, Registrierungs- und Schlußbestimmungen sowie die Festlegung des Vorrangs eines mehrseitigen Luftverkehrsübereinkommens.

Stellungnahme

des Bundesrates

zum

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 18. Juni 1991
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Staat Bahrain
über den Luftverkehr

Der Bundesrat hat in seiner 642. Sitzung am 15. Mai 1992 beschlossen, gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.