

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 19. September 1973 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Saudi-Arabien über den Luftverkehr

A. Zielsetzung

Der internationale Luftverkehr der Deutschen Lufthansa ist nur möglich, wenn die ausländischen Staaten, die angeflogen werden sollen, in einem zweiseitigen Luftverkehrsabkommen die entsprechenden Verkehrsrechte gewähren.

B. Lösung

Das Königreich Saudi-Arabien und die Bundesrepublik Deutschland gewähren sich gegenseitig das Recht des Überfluges, das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken, das Recht, Fluggäste, Post und Fracht abzusetzen und aufzunehmen. Kabotagerechte können nicht beansprucht werden.

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

Es entstehen keine Kosten.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (34) — 971 05 — Lu 35/77

Bonn, den 18. Oktober 1977

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 19. September 1973 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Saudi-Arabien über den Luftverkehr mit Begründung.

Der Wortlaut des Abkommens in deutscher und englischer Sprache sowie die Denkschrift zum Abkommen sind beigelegt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 450. Sitzung am 14. Oktober 1977 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzesentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Schmidt

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 19. September 1973 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Saudi-Arabien über den Luftverkehr

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

Artikel 1

Dem in Djidda am 19. September 1973 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Saudi-Arabien über den Luftverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

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

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

Begründung

Zu Artikel 1

Auf das Abkommen findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 105 Abs. 3 in Verbindung mit Artikel 106 Abs. 2 Nr. 5 des Grundgesetzes erforderlich, da die in Artikel 7 des Abkommens vorgesehenen Vergünstigungen auch die Biersteuer berühren.

Zu Artikel 2

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

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

Schlußbemerkung

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

Abkommen
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und dem Königreich Saudi-Arabien über den Luftverkehr

Air Transport Agreement
between the Federal Republic of Germany
and the Kingdom of Saudi Arabia

Die Bundesrepublik Deutschland
und
das Königreich Saudi-Arabien

in dem Wunsche, den Luftverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu regeln,

haben folgendes vereinbart:

Artikel 1

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

- a) „Luftfahrtbehörde“: in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr; in bezug auf das Königreich Saudi-Arabien den Minister of Defence and Aviation; oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;
- b) „bezeichnetes Unternehmen“: ein Luftverkehrsunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll.

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

Artikel 2

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

das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen,

das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen, und

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

(2) Die Linien, auf welchen die bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien internationalen Fluglinienverkehr zu betreiben berechtigt sind, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch Notenwechsel zu vereinbaren ist.

The Federal Republic of Germany
and
the Kingdom of Saudi Arabia

Desiring to make arrangements for the regulation of air transport between their respective territories and beyond,

Have agreed as follows:

Article 1

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

- 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 Kingdom of Saudi Arabia, the Ministry of Defence and Aviation; or in both cases any other person or agency authorized to perform the functions exercised by the said authorities;
- b) the term „designated airline“ shall mean an airline that one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with Article 3 of the present Agreement as being an airline which is to operate international air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement.

(2) The terms „territory“, „air service“, „international air service“ and „stop for non-traffic purposes“ shall, for the purposes 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.

Article 2

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

the right to fly across its territory without landing;

the right to land in its territory for non-traffic purposes, and

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

(2) The routes over which the designated airlines of the two 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.

Artikel 3

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

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

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, wird vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 und vorbehaltlich des Artikels 11 die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs unverzüglich erteilen.

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

Artikel 4

(1) Jede 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 befolgt oder die sich daraus ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 3 Absatz 4 nicht erbracht wird. Solche Maßnahmen werden von einer Vertragspartei nur ergriffen, wenn sie der anderen Vertragspartei ihre Absicht, die Maßnahmen zu ergreifen, notifiziert hat und wenn die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien nicht innerhalb von 30 Tagen nach erfolgter Notifizierung eine Einigung erzielt haben, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebes oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

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

Artikel 5

(1) Für die Luftfahrzeuge der von einer Vertragspartei bezeichneten Unternehmen gelten die Gesetze und sonstigen Vorschriften der anderen Vertragspartei über den Ein- und Ausflug der im internationalen Luftverkehr verwendeten Luftfahrzeuge nach oder aus ihrem Hoheitsgebiet sowie über den Betrieb und den Flug dieser Luftfahrzeuge innerhalb ihres Hoheitsgebiets.

(2) Für die Fluggäste, Besatzungen, Post oder Fracht der Luftfahrzeuge der von einer Vertragspartei bezeich-

Article 3

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

- a) the Contracting Party to whom the rights specified in paragraph (1) of Article 2 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 inaugurate 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 11 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 State itself.

Article 4

(1) Each Contracting Party may revoke, or limit by the imposition of conditions, the authorization granted in accordance with paragraph (2) of Article 3 of the present Agreement in the event of failure by a designated airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting the rights or to comply with the provisions of the present Agreement or to fulfil the obligations arising therefrom. This shall also apply if the proof referred to in paragraph (4) of Article 3 is not furnished. Such action will not be taken by any of the two Contracting Parties before notifying the other Contracting Party of its intention to do so and if an agreement is not to be reached by the Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties during 30 days from the date of such notification, 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.

Article 5

(1) The laws and regulations of either Contracting Party relating to the admission into or departure from its territory of aircraft engaged in international air transport, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory shall be applicable to the aircraft of the airline or airlines designated by the other Contracting Party.

(2) The laws and regulations of either Contracting Party relating to the admission into, transit through,

neten Unternehmen gelten innerhalb des Hoheitsgebiets der anderen Vertragspartei die Gesetze und sonstigen Vorschriften dieser anderen Vertragspartei über den Einflug, Durchflug, Aufenthalt oder Ausflug von Fluggästen, Besatzungen, Post oder Fracht nach, in oder aus ihrem Hoheitsgebiet, wie z.B. Einreise-, Abfertigungs-, Einwanderungs-, Paß-, Zoll- und Quarantänenvorschriften.

Artikel 6

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, dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die für Luftfahrzeuge eines inländischen Unternehmens in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

Artikel 7

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

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

(3) Treibstoffe 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 bezeichneten Zöllen und sonstigen Abgaben und von etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben.

(4) Reisegepäck und Fracht in unmittelbarem Durchgangsverkehr sind von Zöllen und ähnlichen bei der Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben befreit.

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

(6) Soweit für die in den Absätzen 1 bis 4 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.

Artikel 8

Jede Vertragspartei verpflichtet sich, die freie Transferierung des in ihrem Hoheitsgebiet aus der Beförderung von Fluggästen, Reisegepäck, Post und Fracht von einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei erzielten Reinertrags zum amtlichen Kurs nach der anderen Vertragspartei sicherzustellen. Soweit die Zahlungsweise zwischen den Vertragsparteien durch eine Sondervereinbarung geregelt ist, wird die Sondervereinbarung angewendet.

sojourn in or departure from its territory of passengers, crews, mail, or cargo such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine, shall be applicable to the passengers, crews, mail, or cargo of the aircraft of the airline or airlines designated by one Contracting Party while within the territory of the other Contracting Party.

Article 6

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

Article 7

(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, 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) Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar charges levied on the occasion of transit of goods.

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

(6) In so far as no duties or other charges are imposed on goods mentioned in paragraphs (1) to (4) of this Article, such goods shall not be subject to any economic prohibitions or restrictions on importation, exportation and transit that may otherwise be applicable.

Article 8

Each Contracting Party undertakes to insure the free transfer at the official rate to the other Contracting Party of the net revenues derived on its territory from the transportation of passengers, baggage, mail and cargo by a designated airline of the other Contracting Party. Wherever the payments system between the Contracting Parties is governed by a special agreement, that special agreement shall apply.

Artikel 9

(1) Den bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei ist in billiger und gleicher Weise Gelegenheit zu geben, den Fluglinienverkehr auf jeder nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linie zu betreiben.

(2) Bei dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien hat ein bezeichnetes Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht zu nehmen, 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 soll vor allem dazu dienen, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, die das Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieses Unternehmens, Beförderungen zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, ist im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so auszuüben, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

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

Artikel 10

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

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

Artikel 11

(1) Die Tarife, die auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht anzuwenden sind, werden unter Berücksichtigung aller Umstände, wie der Kosten des Betriebes, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der von anderen Unternehmen, welche die gleichen Linien ganz oder teilweise betreiben, angewendeten Tarife festgesetzt. Bei der Festsetzung soll nach den Bestimmungen der folgenden Absätze verfahren werden.

(2) Die in Absatz 1 erwähnten Tarife werden, wenn möglich, zwischen den beteiligten bezeichneten Unter-

Article 9

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate air services on any route 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 a 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 should have as their primary objective the provision of capacity adequate to the foreseeable traffic demands 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.

Article 10

(1) The designated airlines shall communicate to the aeronautical authorities of both Contracting Parties not later than thirty days prior to the inauguration 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 11

(1) In fixing rates to be charged for passengers and freight on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement, account shall be taken of all factors, such as cost of operation, reasonable profit, the characteristics of the various routes and the rates charged by any other airlines which operate over the same routes or parts thereof. In fixing such rates, the provisions of the following paragraphs should be observed.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall, if possible, be agreed by the designated air-

nehmen beider Vertragsparteien in Beratung mit anderen Luftverkehrsunternehmen, welche die Linie ganz oder teilweise betreiben, vereinbart; diese Vereinbarung ist, soweit möglich, durch das Tariffestsetzungsverfahren einer zu diesem Zweck bestimmten und von beiden Vertragsparteien anerkannten internationalen Organisation oder Stelle zu erreichen.

(3) Die auf diese Weise vereinbarten Tarife werden den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien spätestens dreißig Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

(4) Kommt zwischen den bezeichneten Unternehmen eine Vereinbarung nach Absatz 2 nicht zustande, oder erklärt sich eine Vertragspartei mit den ihr nach Absatz 3 zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so sollen die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien die Tarife für diejenigen Linien und Linienteile, für die eine Übereinstimmung nicht zustande gekommen ist, in gegenseitigem Einvernehmen festsetzen.

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

Artikel 12

Tritt ein von beiden Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen aufhebt, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 15 statt.

Artikel 13

Jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei darf in den Flughäfen und Städten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei, in denen es eine eigene Vertretung zu unterhalten beabsichtigt, sein eigenes Personal für seine Geschäfte unterhalten und beschäftigen. Sieht ein bezeichnetes Unternehmen von der Einrichtung einer eigenen Organisation in den Flughäfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ab, so soll es nach Möglichkeit die in Betracht kommenden Arbeiten durch das Personal eines Flughafens oder eines bezeichneten Unternehmens im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ausführen lassen.

Artikel 14

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

Artikel 15

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans kann eine Vertragspartei jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gleiche gilt für die Erörterung der Auslegung und Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel 14 ohne Erfolg geblie-

lines concerned of both Contracting Parties in consultation with other airlines operating over the whole or part of the route and such agreement shall, where possible, be reached through the rate fixing machinery of an international organisation or body appointed for that purpose and recognized by both Contracting Parties.

(3) Any rates so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty days prior to the proposed date of their introduction. This period may be reduced in special cases if the aeronautical authorities so agree.

(4) If no agreement has been reached between the designated airlines in accordance with paragraph (2) above, or if one of the Contracting Parties does not consent to the rates submitted for its approval in accordance with paragraph (3) above, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties should by common accord fix those rates for routes or parts thereof on which there is disagreement or lack of consent.

(5) If no accord as envisaged in paragraph (4) of this Article is reached between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties the provisions of Article 16 of the present Agreement shall apply. Until such time as an arbitral award is rendered, the Contracting Party which has withheld its consent to a given rate, shall be entitled to require the other Contracting Party to maintain the rate previously in effect.

Article 12

In the event of a general multilateral air transport convention accepted by both Contracting Parties entering into force, the provisions of the multilateral 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 15 of the present Agreement.

Article 13

Each airline designated by either Contracting Party may maintain and employ its own personnel for its business transactions in the airports and cities in the territory of the other Contracting Party where it intends to maintain an agency. If a designated airline refrains from establishing its own organization at airports in the territory of the other Contracting Party, it is understood that it should have its work performed, as far as possible, by the personnel of an airport or of a designated airline in the territory of the other Contracting Party.

Article 14

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

Article 15

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. The same applies to discussions concerning the interpretation and application of the present Agreement if either Contracting Party considers that an ex-

ben ist. Die Konsultation beginnt binnen sechzig Tagen nach Eingang des Antrags.

Artikel 16

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

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen, der von den Regierungen der beiden Vertragsparteien zu bestellen ist. Die Mitglieder sind innerhalb von sechzig Tagen, der Obmann innerhalb von neunzig Tagen zu bestellen, nachdem die eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(3) Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung eine Vertragspartei den Präsidenten des Rats der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der beiden Vertragsparteien oder ist er aus einem anderen Grunde verhindert, so soll sein Vertreter im Amt die 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 Obmanns sowie die sonstigen Kosten werden von den beiden Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel 17

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

Artikel 18

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

(2) Dieses Abkommen tritt dreißig Tage 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 Djidda am 19. September 1973 in 6 Urschriften, je zwei in deutscher, arabischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist; bei Streitfällen ist der englische Wortlaut maßgebend.

Für die Bundesrepublik Deutschland
For the Federal Republic of Germany
Hans-Georg Sachs

Für das Königreich Saudi-Arabien
For the Kingdom of Saudi-Arabia
M. T. Mass'soud

change of views within the meaning of Article 14 has been without success. Such consultation shall begin within sixty days from the date of receipt of any such request.

Article 16

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

(2) Such arbitral tribunal shall be established in each individual case in such a way as to comprise one member to be appointed by each Contracting Party and these two members shall then agree upon the choice of a national of a third State as their chairman who shall be appointed by the Governments of the two Contracting Parties. The members shall be appointed within sixty days and the chairman within ninety days after either Contracting Party has informed the other Contracting Party of its intention of referring the disagreement to arbitration.

(3) If the time-limits provided for in paragraph (2) are not observed, either of the Contracting Parties may, in the absence of any other relevant agreement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO) to make the necessary appointments. Where the President possesses the nationality of one of the two Contracting Parties or is otherwise prevented from carrying out this function, his deputy in office should make the necessary appointments.

(4) The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding for both Contracting Parties. Each of the Contracting Parties shall bear the expenses of its own member as well as of its representation in the proceedings at the arbitral tribunal; the expenses of the chairman and any other expenses shall be borne in equal parts by both Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Article 17

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 ICAO for registration.

Article 18

(1) The present Agreement shall be ratified. The instruments of ratification shall be exchanged as soon as possible at Djidda.

(2) The present Agreement shall enter into force thirty days 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, which shall then expire one year after the date of the receipt of such notice by the other Contracting Party.

DONE at Djidda on 19 September, 1973, in six originals, two each in the German, Arabic and English languages, all three texts being equally authentic; in case of dispute, the English text shall prevail.

Denkschrift zum Abkommen**I.****Allgemeines**

Schwerpunkt des deutschen Luftverkehrs ist der internationale Fluglinienverkehr. Er kann nur betrieben werden, wenn die ausländischen Staaten, die überflogen oder angeflogen werden sollen, deutschen Luftfahrtunternehmen entsprechende Verkehrsrechte gewähren. Nach allgemeinen internationalen Gepflogenheiten werden diese Rechte grundsätzlich in zweiseitigen Luftverkehrsabkommen eingeräumt.

Das deutsch-saudiarabische Luftverkehrsabkommen ist das 57. Luftverkehrsabkommen, das den gesetzgebenden Körperschaften nach Wiederherstellung der Lufthoheit zur Zustimmung vorgelegt wird. Es wurde nach Delegationsverhandlungen, die in der Zeit vom 9. bis 13. Juli 1962 in Bonn stattfanden, am 19. September 1973 unterzeichnet.

Die eingeräumten Verkehrsrechte sind in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch Notenaustausch vereinbart wird. Diese Form der Vereinbarung wurde gewählt, um die Fluglinienrechte den Verkehrsanforderungen jeweils leichter anpassen zu können. Gegenwärtig werden von den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien folgende Fluglinien betrieben:

Bundesrepublik Deutschland

Von Punkten in der Bundesrepublik Deutschland über Athen/Saloniki und Kairo nach Jeddah und Dhahran und Punkten darüber hinaus.

Königreich Saudi-Arabien

Von Punkten im Königreich Saudi-Arabien über Istanbul/Ankara/Izmir, Athen, Rom und Genf nach zwei Punkten in der Bundesrepublik Deutschland und Punkten darüber hinaus.

II.**Besonderes**

Das Abkommen entspricht im wesentlichen dem deutschen Musterentwurf für zweiseitige Luftverkehrsabkommen.

Artikel 1

erläutert die Bedeutung der in dem Abkommen verwendeten Begriffe.

Artikel 2

behandelt den Fluglinienplan und legt die Rechte fest, welche sich die Vertragsparteien zur Durchführung des Fluglinienverkehrs durch die nationalen Unternehmen gegenseitig einräumen. Gewährt werden das Recht des Überflugs (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), das Recht, Fluggäste, Post und Fracht abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Frei-

heit), wobei die Beförderung auch von und nach Punkten vorgenommen werden kann, die nicht im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei liegen (5. Freiheit). Alle Rechte werden nur zur Durchführung des internationalen Luftverkehrs eingeräumt. Daraus ergibt sich, daß Kabotagerichte, d. h. Rechte zur entgeltlichen Beförderung von Personen, Post oder Fracht innerhalb des Hoheitsgebietes einer Vertragspartei nicht beansprucht werden können.

Artikel 3 und 4

regeln die Erteilung und den Widerruf der Betriebsgenehmigung zur Durchführung des Linienverkehrs.

Artikel 5

bestimmt, daß die Luftfahrzeuge eines von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmens einschließlich der Besatzungen und der Fluggäste, die sich im Gebiet eines anderen Vertragsstaates befinden, der innerstaatlichen Gesetzgebung dieses Staates unterworfen sind.

Artikel 6

stellt sicher, daß das bezeichnete Unternehmen der einen Vertragspartei im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen nicht mit höheren Gebühren belastet wird als ein inländisches Luftfahrtunternehmen.

Artikel 7

bestimmt, daß Luftfahrtbetriebsstoffe, Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände sowie Bordvorräte, die bei der Durchführung des Fluglinienverkehrs in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingeführt werden, zoll- und abgabenfrei bleiben. Die gleiche Behandlung erfahren Reisegepäck und Fracht im Durchgangsverkehr.

Artikel 8

betrifft den freien Transfer der von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen in dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erzielten Gewinne.

Artikel 9

gewährleistet, daß die Beförderungsangebote (Nutzlast und Häufigkeit des Verkehrs) der bezeichneten Unternehmen in ein angemessenes Verhältnis zur Verkehrsnachfrage gebracht werden, und verpflichtet die Vertragsparteien zur gerechten Behandlung der von ihnen bezeichneten Luftfahrtunternehmen und hält diese zur gegenseitigen Rücksichtnahme an.

Artikel 10

sieht den Austausch von Informationsmaterial vor und bildet eine Ergänzung zu Artikel 9.

Artikel 11

enthält die Grundsätze, nach denen die auf den vereinbarten Linien anzuwendenden Tarife zu bilden sind.

Artikel 13

enthält Bestimmungen über die Beschäftigung von eigenem technischen und Geschäftspersonal der bezeichneten Unternehmen.

Artikel 12, 14, 15 und 16

befassen sich mit der Anwendung eines von beiden Vertragsparteien angenommenen mehrseitigen Luftverkehrsübereinkommens, mit dem Meinungsaustausch der Luftfahrtbehörden, der Konsultation zwischen den Vertragsparteien und dem Schiedsverfahren. Entsprechende Regelungen sind in Luftver-

kehrsabkommen üblich und zur Ausglei chung möglicher Meinungsverschiedenheiten zweckmäßig.

Artikel 17 und 18

enthalten die international üblichen Kündigungs-, Registrierungs- und Schlußbestimmungen.

III.**Geltungsbereich**

Im Hinblick auf Artikel 5 des Zwölften Teils des Überleitungsvertrages und auf Abschnitt III Buchstabe b der „Erklärung über Berlin“ der Alliierten Kommandatura Berlin vom 5. Mai 1955 — BKC/L (55) 3 — konnte das Land Berlin nicht in das Abkommen einbezogen werden. Eine Erstreckung des Abkommens und des Gesetzes auf Berlin muß der künftigen politischen Entwicklung vorbehalten bleiben.