

Geszentwurf

der Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Protokoll vom 17. November 1999
zur Ergänzung des Abkommens vom 9. September 1994
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Malta über den Luftverkehr
und zu dem Protokoll vom 27. Mai 1999
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung des Staates Katar
zum Abkommen vom 9. November 1996 über den Luftverkehr**

A. Problem und Ziel

Um die Sicherheit des Luftverkehrs weiterhin zu verbessern und zu gewährleisten, ist die Bundesregierung bestrebt, die in dem Zivilluftfahrt-Abkommen von 1944 vorgeschriebenen Standards für die Sicherheit im Luftverkehr zu einem Gegenstand bilateraler Luftverkehrsabkommen zu machen. In diesem Zusammenhang soll eine derartige Regelung nicht nur in zukünftig abzuschließende Luftverkehrsabkommen, sondern auch in schon bestehende Abkommen nachträglich aufgenommen werden, um im Bedarfsfall zum Schutz von Fluggästen und Fracht entsprechend reagieren zu können. Das Luftverkehrsabkommen vom 9. September 1994 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Malta und das Luftverkehrsabkommen vom 9. November 1996 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Staates Katar, die bisher noch keine diesbezügliche Regelung enthalten, werden um eine Bestimmung ergänzt, welche die Einhaltung dieser Verpflichtungen im bilateralen Verhältnis zum Bestandteil der Luftverkehrsbeziehungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Malta bzw. dem Staat Katar macht.

B. Lösung

Mit dem geplanten Vertragsgesetz werden die Voraussetzungen nach Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes für das Eingehen der völkervertraglichen Bindungen geschaffen.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Keine

2. Vollzugaufwand

Kein Vollzugaufwand.

E. Sonstige Kosten

Kosten entstehen durch das Gesetz weder bei Wirtschaftsunternehmen, insbesondere nicht bei mittelständischen Unternehmen, noch bei sozialen Sicherungssystemen.

Vor diesem Hintergrund sind Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

Berlin, den 17. Mai 2001

022 (323) – 900 01 – De 69/01

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Platz der Republik

11011 Berlin

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Protokoll vom 17. November 1999 zur
Ergänzung des Abkommens vom 9. September 1994 zwischen der
Bundesrepublik Deutschland und Malta über den Luftverkehr und zu dem
Protokoll vom 27. Mai 1999 zwischen der Regierung der Bundesrepublik
Deutschland und der Regierung des Staates Katar zum Abkommen vom
9. November 1996 über den Luftverkehr

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Der Bundesrat hat in seiner 763. Sitzung am 11. Mai 2001 gemäß Artikel 76
Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine
Einwendungen zu erheben.



**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Protokoll vom 17. November 1999
zur Ergänzung des Abkommens vom 9. September 1994
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Malta über den Luftverkehr
und zu dem Protokoll vom 27. Mai 1999
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung des Staates Katar
zum Abkommen vom 9. November 1996 über den Luftverkehr**

Vom

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem am 17. November 1999 in Valletta unterzeichneten Protokoll zur Ergänzung des Abkommens vom 9. September 1994 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Malta über den Luftverkehr (Abkommen – BGBl. 1996 II S. 1162) und

dem am 27. Mai 1999 in Bonn unterzeichneten Protokoll zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Staates Katar zum Abkommen vom 9. November 1996 über den Luftverkehr (Abkommen – BGBl. 1998 II S. 1484)

wird zugestimmt. Die Protokolle werden nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

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

(2) Der Tag, an dem die Protokolle nach ihren Artikeln 3 in Kraft treten, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Begründung**Zu Artikel 1**

Auf die Verträge findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da sie sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung beziehen.

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 die Protokolle nach ihren Artikeln 3 in Kraft treten, im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Schlussbemerkung

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

Kosten entstehen durch das Gesetz weder bei Wirtschaftsunternehmen, insbesondere nicht bei mittelständischen Unternehmen, noch bei sozialen Sicherungssystemen.

Vor diesem Hintergrund sind Auswirkungen auf Einzelpreise, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

Protokoll
zur Ergänzung des Abkommens vom 9. September 1994
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Malta über den Luftverkehr

Protocol
Supplementing the Air Transport Agreement of September 9, 1994
between the Federal Republic of Germany and Malta

Die Bundesrepublik Deutschland

und
Malta –

in der Erwägung, dass eine Ergänzung des Abkommens vom 9. September 1994 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Malta über den Luftverkehr die Sicherheit des Luftverkehrs verbessert –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Das Abkommen vom 9. September 1994 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Malta über den Luftverkehr wird durch folgenden Artikel 13a ergänzt:

„Artikel 13a

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

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

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

(4) Führt eine solche Vorfeldkontrolle oder Reihe von Vorfeldkontrollen zu

- a) ernsthaften Bedenken, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht den zu diesem Zeitpunkt nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegten Mindestanforderungen entspricht oder
- b) ernsthaften Bedenken, dass die zu diesem Zeitpunkt nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegten Sicherheitsnormen nicht wirksam angewendet und durchgeführt werden,

The Federal Republic of Germany

and
Malta,

Considering that supplementing the Air Transport Agreement of September 9, 1994 between the Federal Republic of Germany and Malta will improve aviation safety,

Have agreed as follows:

Article 1

The Air Transport Agreement of September 9, 1994 between the Federal Republic of Germany and Malta shall be supplemented by the following Article 13a:

“Article 13a

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

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

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

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

- a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
- b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

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

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

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

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

Artikel 2

Das Abkommen vom 9. September 1994 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Malta über den Luftverkehr und dieses Protokoll sind als eine Übereinkunft auszulegen und anzuwenden.

Artikel 3

Dieses Protokoll tritt einen Monat nach dem Tag in Kraft, an dem die Regierungen der Vertragsparteien einander notifiziert haben, dass die erforderlichen innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten dieses Protokolls erfüllt sind. Maßgebend ist der Tag des Eingangs der letzten Notifikation.

Geschehen zu Valletta am 17. November 1999 in zwei Urschriften, jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Bundesrepublik Deutschland
For the Federal Republic of Germany
Gerhard Kunz

Für Malta
For Malta
Salv J. Stellini

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

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

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

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

Article 2

The Air Transport Agreement of September 9, 1994 between the Federal Republic of Germany and Malta and this Protocol shall be interpreted and applied as a single instrument.

Article 3

This Protocol shall enter into force one month from the date on which the Governments of the Contracting Parties have notified each other that their respective constitutional requirements for the entry into force of this Protocol have been fulfilled. The relevant date shall be the day on which the last notification is received.

Done at Valletta on 17 November 1999 in duplicate in the German and English languages, both texts being equally authentic.

Protokoll
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung des Staates Katar
zum Abkommen vom 9. November 1996 über den Luftverkehr

Protocol
between the Government of the Federal Republic of Germany
and the Government of the State of Qatar
to the Air Transport Agreement of November 9th, 1996

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
die Regierung des Staates Katar –

The Government of the Federal Republic of Germany
and
the Government of the State of Qatar,

in der Erwägung, dass eine Ergänzung des Abkommens vom 9. November 1996 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Staates Katar über den Luftverkehr die Sicherheit des Luftverkehrs verbessert –

Considering that supplementing the Air Transport Agreement of November 9th, 1996 between the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the State of Qatar will improve aviation safety,

sind wie folgt übereingekommen:

Have agreed as follows:

Artikel 1

(1) Jede Vertragspartei kann Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei angewendeten Sicherheitsnormen für Luftverkehrseinrichtungen, Flugbesatzungen, Luftfahrzeuge und den Betrieb der bezeichneten Unternehmen verlangen. Stellt eine Vertragspartei nach solchen Konsultationen fest, dass die andere Vertragspartei Sicherheitsnormen und -anforderungen in diesen Bereichen nicht wirksam anwendet und durchführt, die wenigstens den Mindestanforderungen entsprechen, die nach dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt festgelegt werden können, so werden der anderen Vertragspartei diese Feststellungen sowie die Schritte notifiziert, die zur Erfüllung dieser Mindestanforderungen als notwendig erachtet werden; die andere Vertragspartei trifft angemessene Abhilfemaßnahmen. Trifft die andere Vertragspartei nicht innerhalb einer angemessenen Frist – auf jeden Fall innerhalb von fünfzehn (15) Tagen – angemessene Maßnahmen, so ist dies Grund für die Anwendung des Artikels 4.

(2) Sind für die Sicherheit des Betriebs eines Unternehmens sofortige Maßnahmen erforderlich, so darf eine Vertragspartei vor der Aufnahme von Konsultationen Maßnahmen nach Artikel 4 treffen.

(3) Jede Maßnahme einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit den Absätzen 1 und 2 wird eingestellt, sobald die andere Vertragspartei die Sicherheitsvorschriften dieses Protokolls einhält.

Artikel 2

Das Abkommen vom 9. November 1996 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Staates Katar über den Luftverkehr und dieses Protokoll sind als eine Übereinkunft auszulegen und anzuwenden.

Artikel 3

(1) Dieses Protokoll bedarf der Ratifikation; die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich ausgetauscht.

(2) Dieses Protokoll tritt einen Monat nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

Article 1

(1) Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and the operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer the safety standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention on International Civil Aviation, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within a reasonable time, in any case within fifteen (15) days, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

(2) When immediate action is essential to the safety of airline operation, a Contracting Party may take action under Article 4 of this Agreement prior to consultations.

(3) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 1 and 2 above shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the safety provisions of this Protocol.

Article 2

The Air Transport Agreement of November 9th, 1996 between the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the State of Qatar and this Protocol shall be interpreted and applied as a single instrument.

Article 3

(1) This Protocol shall be ratified; the instruments of ratification shall be exchanged as soon as possible.

(2) This Protocol shall enter into force one month after the exchange of the instruments of ratification.

Geschehen zu Bonn am 27. Mai 1999 in zwei Urschriften, jede in deutscher, arabischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung des deutschen und des arabischen Wortlauts ist der englische Wortlaut maßgebend.

Done at Bonn on 27 May 1999 in duplicate in the German, Arabic and English languages, all three texts being authentic. In case of divergent interpretation of the German and Arabic texts, the English text shall prevail.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
For the Government of the Federal Republic of Germany
Joachim Broudré-Gröger

Für die Regierung des Staates Katar
For the Government of the State of Qatar
Badr Omer Al-Dafa

Denkschrift zu den Protokollen

I. Allgemeines

Die vorliegenden Protokolle ergänzen das Luftverkehrsabkommen vom 9. September 1994 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Malta und das Luftverkehrsabkommen vom 9. November 1996 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Staates Katar. Ziel der Protokolle ist es, die Sicherheit des Luftverkehrs zu verbessern, um im Bedarfsfall zum Schutz von Fluggästen und Fracht entsprechend reagieren zu können.

II. Besonderes

Artikel 1 enthält den eingefügten Artikel zur Luftverkehrs-Sicherheit zum Luftverkehrsabkommen vom 9. September 1994 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Malta und zum Luftverkehrsabkommen vom 9. November 1996 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung des Staates Katar. Der Artikel verlangt von den Vertragsparteien u.a. die Anwendung von Sicherheitsnormen für Luftverkehrseinrichtungen, Flugbesatzungen, Luftfahrzeuge sowie für den Betrieb der bezeichneten Luftfahrtunternehmen und legt das Verfahren bei Nichteinhaltung dieser nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen vom 7. Dezember 1944 (BGBl. 1956 II S. 411) vorgesehenen Mindestanforderungen fest.

Die Vertragsparteien sind verpflichtet, innerhalb einer bestimmten Frist angemessene Abhilfemaßnahmen zu treffen, wenn nach Konsultationen festgestellt worden ist, dass die Sicherheitsnormen und -anforderungen in den genannten Bereichen nicht wirksam angewendet und durchgeführt werden. In diesem Zusammenhang kann auch von der Möglichkeit des Widerrufs der Betriebsgenehmigung für ein Unternehmen Gebrauch gemacht werden. Der Widerruf der Betriebsgenehmigung vor Aufnahme von Konsultationen ist dann gegeben, wenn dies für die Sicherheit des Betriebs des Unternehmens erforderlich ist.

Die Vertragsparteien verpflichten sich zur Rücknahme der Maßnahmen, wenn die Grundlage für deren Ergreifung nicht mehr vorliegt.

Das Protokoll vom 17. November 1999 zur Ergänzung des Luftverkehrsabkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Malta befasst sich zudem mit Einzelheiten in Bezug auf das Verfahren im Zusammenhang mit der Kontrolle durch befugte Vertreter der Vertragsparteien.

Artikel 2 legt fest, dass die Protokolle und die jeweils zugrunde liegenden Abkommen als eine Übereinkunft auszulegen und anzuwenden sind.

Artikel 3 regelt das Inkrafttreten der Protokolle und deren Anwendungsbeginn.

