

Geszentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes **zu dem Abkommen vom 2. Oktober 2000** **zur Änderung und Ergänzung des Abkommens vom 18. Juni 1991** **zwischen der Bundesrepublik Deutschland** **und dem Staat Bahrain** **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 zum Gegenstand bilateraler Luftverkehrsabkommen zu machen. Das Luftverkehrsabkommen vom 18. Juni 1991 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Staat Bahrain (BGBl. 1993 II S. 818) wird um eine Bestimmung ergänzt, welche die Einhaltung der Verpflichtungen hinsichtlich des Schutzes von Fluggästen und Fracht zum Bestandteil der Luftverkehrsbeziehungen zwischen beiden Staaten macht.

Die Liberalisierung, Globalisierung und Privatisierung im internationalen Luftverkehr verlangt weltweit, die Betriebskosten zu senken und die Luftfahrtdienste entsprechend den Markterfordernissen zu senken. In das Abkommen wird eine Regelung aufgenommen, die es den Unternehmen erlaubt, zur Durchführung der vereinbarten Fluglinien Code-sharing-Vereinbarungen unter bestimmten Bedingungen abzuschließen.

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 Vollzugsaufwand

Keine

2. Vollzugsaufwand

Kein Vollzugsaufwand.

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 9. Januar 2002

Herrn
Wolfgang Thierse
Präsident des
Deutschen Bundestages
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 2. Oktober 2000 zur
Änderung und Ergänzung des Abkommens vom 18. Juni 1991 zwischen der
Bundesrepublik Deutschland und dem Staat Bahrain 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 771. Sitzung am 20. Dezember 2001 gemäß Artikel 76
Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine
Einwendungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen



Entwurf

**Gesetz
zu dem Abkommen vom 2. Oktober 2000
zur Änderung und Ergänzung des Abkommens vom 18. Juni 1991
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und dem Staat Bahrain
über den Luftverkehr**

Vom

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem am 2. Oktober 2000 in Manama/Bahrain unterzeichneten Abkommen zur Änderung und Ergänzung des Abkommens vom 18. Juni 1991 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Staat Bahrain über den Luftverkehr (BGBl. 1993 II S. 818) 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 3 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

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

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 3 in Kraft tritt, 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 und Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

**Abkommen
zur Änderung und Ergänzung des Abkommens vom 18. Juni 1991
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und dem Staat Bahrain
über den Luftverkehr**

**Agreement
Amending and Supplementing
the Air Transport Agreement of 18 June 1991
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,

in der Erwägung, dass eine Änderung und Ergänzung des Abkommens vom 18. Juni 1991 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Staat Bahrain über den Luftverkehr (im Folgenden als „Abkommen“ bezeichnet) wünschenswert ist –

Considering that it is desirable to amend and to supplement the Air Transport Agreement of 18 June 1991 between the Federal Republic of Germany and the State of Bahrain (hereinafter referred to as “the Agreement”),

sind wie folgt übereingekommen:

Have agreed as follows:

Artikel 1

Article 1

Das Abkommen vom 18. Juni 1991 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Staat Bahrain über den Luftverkehr wird wie folgt geändert und ergänzt:

The Air Transport Agreement of 18 June 1991 between the Federal Republic of Germany and the State of Bahrain shall be amended and supplemented as follows:

(1) In Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a des Abkommens werden die Worte „den Bundesminister für Verkehr“ durch die Worte „das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen“ und die Worte „die Abteilung Zivilluftfahrt (Directorate of Civil Aviation)“ durch die Worte „das Ministerium für Verkehr, Zivilluftfahrtangelegenheiten (Civil Aviation Affairs of the Ministry of Transportation)“ ersetzt.

(1) In letter a paragraph 1 of Article 1 of the Agreement the words “the Federal Minister of Transport” shall be replaced by the words “the Federal Ministry of Transport, Building and Housing” and the words “the Directorate of Civil Aviation” shall be replaced by the words “Civil Aviation Affairs of the Ministry of Transportation”.

(2) Nach Artikel 11 des Abkommens wird folgender Artikel 11a eingefügt:

(2) After Article 11 of the Agreement, a new Article 11a is inserted as follows:

„Artikel 11a
Luftverkehrs-Sicherheit

“Article 11a
Aviation Safety

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

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

(2) 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 oder einer vereinbarten längeren Frist 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 (in diesem Artikel als „Vorfeldkontrolle“ bezeichnet) 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,

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.“

(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 or such longer period as may be agreed, 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 (in this Article called "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,

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 of this Article 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 of this Article 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 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.“

(3) Nach Artikel 13 des Abkommens wird folgender Artikel 13a eingefügt:

„Artikel 13a
Code-sharing

(1) Zur Durchführung oder zum Angebot der genehmigten Dienste auf den vereinbarten Fluglinien kann jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei Code-sharing-Vereinbarungen abschließen mit

- a) einem oder mehreren Unternehmen dieser Vertragspartei,
- b) einem oder mehreren Unternehmen der anderen Vertragspartei und
- c) einem oder mehreren Unternehmen eines Drittlandes, vorausgesetzt, dieses Drittland genehmigt oder gestattet vergleichbare Vereinbarungen zwischen den Unternehmen der anderen Vertragspartei und anderen Unternehmen auf Diensten nach und von diesem Drittland und über dieses Drittland,

vorausgesetzt, alle Unternehmen in derartigen Vereinbarungen

- d) verfügen über die entsprechende Genehmigung für Dienste auf den entsprechenden Fluglinien und Teilen derselben und
- e) erfüllen die Erfordernisse, die in der Regel auf solche Vereinbarungen angewendet werden.

(2) Jedes an Code-sharing-Vereinbarungen nach Absatz 1 beteiligte Unternehmen muss beim Verkauf von Flugscheinen den Käufer am Verkaufsort darüber aufklären, welches Unternehmen jeden Teil des Dienstes tatsächlich durchführt und mit welchem beziehungsweise welchen Unternehmen der Käufer eine Vertragsbeziehung eingeht.“

Artikel 2

Das Abkommen vom 18. Juni 1991 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Staat Bahrain über den Luftverkehr und dieses Abkommen sind als eine Übereinkunft auszulegen und anzuwenden.

Artikel 3

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden werden in Berlin ausgetauscht.

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

Geschehen zu Manama am 2. Oktober 2000 in zwei Urschriften, jede in deutscher, arabischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Bundesrepublik Deutschland
For the Federal Republic of Germany
Norbert Heinze

Für den Staat Bahrain
For the State of Bahrain
Ebrahim Abdulla Al Hamar

(3) After Article 13 of the Agreement, a new Article 13a is inserted as follows:

“Article 13a
Code Sharing

(1) In operating or offering the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Contracting Party may enter into code-sharing arrangements with

- (a) an airline or airlines of this Contracting Party,
- (b) an airline or airlines of the other Contracting Party, and
- (c) an airline or airlines of a third country, provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third country,

provided that all airlines in such arrangements

- (d) hold the appropriate authority to operate on the routes and segments concerned, and
- (e) meet the requirements normally applied to such arrangements.

(2) Each airline involved in code-sharing arrangements pursuant to paragraph (1) of this Article must, in respect of any ticket sold by it, make clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.”

Article 2

The Air Transport Agreement of 18 June 1991 between the Federal Republic of Germany and the State of Bahrain and the present Agreement shall be interpreted and applied as a single instrument.

Article 3

(1) The present Agreement shall be ratified. The instruments of ratification shall be exchanged at Berlin.

(2) The present Agreement shall enter into force one month after the exchange of the instruments of ratification.

Done at Manama on 2nd of October 2000 in duplicate in the German, Arabic and English languages, all three texts being equally authentic.

اتفاق بشأن تعديل وإضافة مواد مكملة لإتفاقية النقل الجوي
الموقعة بين جمهورية ألمانيا الاتحادية ودولة البحرين
بتاريخ 18 يونيو 1991

أن جمهورية ألمانيا الاتحادية ودولة البحرين

رغبة منهما في تعديل وإضافة مواد مكملة لإتفاقية النقل الجوي الموقعة بين جمهورية ألمانيا الاتحادية ودولة البحرين بتاريخ 18 يونيو 1991 (المشار إليها فيما بعد " باتفاقية ") ،
قد اتفقتا على ما يلي :

مادة أولى

تُعدل وتُضاف مواد مكملة لاتفاقية النقل الجوي الموقعة بين دولة البحرين وجمهورية ألمانيا الاتحادية بتسليخ 18 يونيو 1991 كما يلي :

(1) تستبدل بعبارة " وزير النقل الاتحادي " الواردة حرفياً بالفقرة (1) من المادة الأولى من الإتفاقية،
بعبارة " وزارة النقل والمباني والإسكان الاتحادية " وتستبدل بعبارة " إدارة الطيران المدني، " بعبارة " شئون الطيران المدني بوزارة المواصلات " .

(2) يتم إدخال مادة جديدة تحت رقم (11) بعد المادة (11) من الاتفاقية كما يلي :

المادة الحادية عشر (أ)

سلامة الطيران

1- يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب في أي وقت إجراء مشاورات حول معايير السلامة في أي مجال يتعلق بالطائرة وملاحيتها أو عملياتهم المعمول بها من قبل الطرف المتعاقد الآخر. ويتوجب عقد هذه المشاورات خلال مدة ثلاثين (30) يوماً من تقدم الطلب أعلاه.

2- فإذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين بعد إجراء مثل هذه المشاورات بأن الطرف المتعاقد الآخر لا يطبق ولا ينفذ بفاعلية المعايير الدنيا للسلامة الجوية المعمول بها في حينه وفق معاهدة شيكاغو، فعلى الطرف المتعاقد الأول إخطار الطرف المتعاقد الآخر بالنتائج التي توصل إليها، والخطوات الضرورية التي يلزم اتخاذها لتتماثل مع تلك المعايير الدنيا وأنه على الطرف المتعاقد الآخر إتخاذ الإجراءات التصحيحية المناسبة. إن فشل الطرف المتعاقد الآخر في إتخاذ الخطوات التصحيحية المناسبة خلال فترة (15) يوماً أو أي فترة أطول يتفق عليها، يعد سبباً لتطبيق المادة (4) من هذه الإتفاقية.

- 3- بالرغم من الشروط الواردة في المادة (33) من معاهدة شيكاغو، فإنه من المتفق عليه أن أية طائرة يتم تشغيلها بواسطة مؤسسات النقل الجوي المعنية على الخدمات من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر يمكن أن تخضع للفحص الداخلي والخارجي بواسطة المندوبين المفوضين من قبل الطرف المتعاقد الآخر أثناء تواجدها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر للتأكد من صلاحية الشهادات، والترخيص الخاصة بهم وملاحيتها، وكذلك للتأكد من حالة الطائيرة العامة ومعداتها (والتي يشار إليها من خلال هذه المادة " بالفحص الميداني ") شريطة أن لا يتسبب ذلك في حدوث تأخير غير مبرر للطائرة.
- 4- إذا أدت أي من الفحوصات الميدانية إلى الاستنتاجات التالية :
- أ- أن الطائرة، أو تشغيلها لا يتفقان بشكل يدعو للقلق مع مستويات الحد الأدنى للسلامة الجوية المعمول بها في حينه المنصوص عليها في معاهدة شيكاغو، أو
- ب- افتقار التنفيذ الفعال بشكل يدعو للقلق لمستويات الصيانة المقررة بموجب مقاييس السلامة الجوية المعمول بها في حينه وفق معاهدة شيكاغو.
- فيحق للطرف المتعاقد الذي يجري الفحص الميداني وفقاً للأغراض التي نصت عليها المادة (33) من معاهدة شيكاغو الاستنتاج بأن المتطلبات التي بموجبها أصدرت الشهادات أو التراخيص المتعلقة بالطائرة أو ملاحيتها أو تلك التي بموجبها أعتبرت انها سارية، أو ان المتطلبات التي تم بموجبها تشغيل الطائرة لا تتطابق أو ترقى عن المعايير الدنيا المعمول بها وفق معاهدة شيكاغو.
- 5- في حالة رفض ممثل مؤسسة النقل الجوي المعنية إجراء الفحص الميداني لطائرة تشغل من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين طبقاً للفقرة (3) من هذه المادة، فإنه يحق للطرف المتعاقد الآخر أن يستنتج أن القلق المشار إليه في الفقرة (4) من هذه المادة قد نجم الأمر الذي يؤدي إلى الاستنتاجات المشار إليها في نفس المادة .
- 6- يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بالحق في إيقاف أو تعديل ترخيص التشغيل لمؤسسة ، أو موسست النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر فوراً في حالة إستنتاج الطرف المتعاقد الأول بشأن إتخاذ إجراءات عاجلة ضروري لسلامة عمليات مؤسسة النقل الجوي، سواء كان ذلك نتيجة فحص ميداني أو فحوصات ميدانية ، أو جراء رفض إجراء الفحص الميداني أو بسبب عقد المشاورات أو غير ذلك.
- 7- يجب إيقاف أي إجراء يتخذ من قبل أحد الطرفين المتعاقدين طبقاً للفقرتين (2) أو(6) أعلاه، في حالة إنتهاء الأسباب التي أدت إلى إتخاذه.
- (3) يتم إدخال مادة جديدة تحت رقم (13 أ) بعد المادة (13) من الإتفاقية كما يلي :

المادة الثالثة عشر (أ)

الرمز المشترك للرحلات

- 1- عند تشغيل أو تقديم الخدمات الجوية المرخص بها على الخطوط المتفق عليها، فإنه يجوز لأي مؤسسة نقل جوي معينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين الدخول في ترتيبات الرمز المشترك للرحلات مع :
- أ- مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لنفس الطرف المتعاقد.
- ب- مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر، و
- ج- مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لطرف ثالث، شريطة أن تقوم دولة ذلك الطرف الثالث بالترخيص أو السماح بترتيبات مماثلة بين مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر ومؤسسات النقل الجوي الأخرى العاملة في الخدمات من وإلى عبر دولة الطرف الثالث.
- يشترط على مؤسسات النقل الجوي التي تمارس الترتيبات أعلاه :

- د- حيازة الترخيص المناسب للتشغيل على الطرق والمقاطع الجوية، و
ه- أن تفي بالمتطلبات المعمول بها عادةً لمثل هذه الترتيبات.

2- يجب على أية مؤسسة نقل جوي تكون طرفاً في ترتيبات رموز الرحلات المشتركة طبقاً للفقرة (1) من هذه المادة، أن توضح لمشتري التذاكر المبيعة من قبلها في نقاط البيع إسم مؤسسة النقل الجوي التي تقوم بالتشغيل الفعلي في كل مقطع جوي ومع أي مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي سيكون للمشتري علاقة تعاقدية.

المادة الثانية

تُطبق وتُفسر إتفاقية النقل الجوي الموقعة بتاريخ 18 يونيو 1991 بين دولة البحرين وجمهورية المانيا الاتحادية ، وهذه الاتفاقية على اعتبار أنهما وثيقة واحدة.

المادة الثالثة

- 1- يُصادق الطرفان المتعاقدان على الاتفاقية الحالية ويتم تبادل وثائق التصديق بين الطرفين في برلين.
2- تدخل الاتفاقية حيز النفاذ بعد شهر واحد من تبادل وثائق التصديق بين الطرفين المتعاقدين.
حرر في المنامة بتاريخ 2 أكتوبر 2000 من نسختين أصليتين باللغات العربية والألمانية والإنجليزية ، وتعتبر النصوص الثلاثة متساوية في الحجية.

عن جمهورية المانيا الاتحادية

Norbert Heinze

عن دولة البحرين

Ebrahim Abdulla Al Hamar

Denkschrift zum Abkommen

I. Allgemeines

Das Abkommen vom 2. Oktober 2000 ändert und ergänzt das Luftverkehrsabkommen vom 18. Juni 1991 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Staat Bahrain.

Ziel des Abkommens ist es, die Sicherheit des Luftverkehrs zu verbessern, um im Bedarfsfall zum Schutz von Fluggästen und Fracht entsprechend reagieren zu können.

Den Unternehmen einer Vertragspartei wird die Möglichkeit gegeben, zur Durchführung der genehmigten Dienste auf den vereinbarten Fluglinien Code-sharing-Vereinbarungen unter bestimmten Bedingungen abzuschließen.

II. Besonderes

Artikel 1 enthält in

- Absatz 1 eine Änderung in Bezug auf die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien,

- Absatz 2 den eingefügten Artikel zur Luftverkehrssicherheit; der neue Artikel verlangt von den Vertragsparteien u.a. die Anwendung von Sicherheitsnormen für Luftverkehrseinrichtungen, Flugbesatzungen, Luftfahrzeuge sowie für den Betrieb der bezeichneten Unternehmen und legt das Verfahren bei Nichteinhaltung dieser nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen vom 7. Dezember 1944 vorgesehenen Mindestanforderungen fest,

- Absatz 3 den eingefügten Artikel für Code-sharing. Der Artikel legt die Bedingungen für den Abschluss von Code-sharing-Vereinbarungen zur Durchführung der genehmigten Dienste auf den vereinbarten Fluglinien fest.

Artikel 2 bestimmt, dass das Abkommen vom 2. Oktober 2000 und das zugrunde liegende Abkommen vom 18. Juni 1991 als eine Übereinkunft auszulegen und anzuwenden sind.

Artikel 3 regelt das Inkrafttreten des Abkommens und dessen Anwendungsbeginn.

