

## **Gesetzentwurf** **der Bundesregierung**

### **Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 10. Mai 1977 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Irak über den Luftverkehr**

#### **A. Zielsetzung**

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

#### **B. Lösung**

Die Republik Irak und die Bundesrepublik Deutschland gewähren sich gegenseitig das Recht des Überfluges (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), das Recht, Fluggäste, Post und Fracht gewerblich im internationalen Fluglinienverkehr abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit), wobei die Beförderung auch von und nach Punkten vorgenommen werden kann, die nicht im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei liegen (5. Freiheit). Kabotagerechte sind ausgeschlossen.

#### **C. Alternativen**

Vertragsloser Zustand mit nicht gesicherten Verkehrsrechten.

#### **D. Kosten**

Es entstehen keine Kosten.



Bundesrepublik Deutschland  
Der Bundeskanzler  
14 (34) — 971 05 — Lu 48/79

Bonn, den 16. Mai 1979

An den Herrn  
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 10. Mai 1977 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Irak über den Luftverkehr mit Begründung.

Der Wortlaut des Abkommens in deutscher und englischer Sprache sowie die Denkschrift zu dem Abkommen sind gleichfalls beigefügt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 472. Sitzung am 11. Mai 1979 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Schmidt

## **Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 10. Mai 1977 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Irak über den Luftverkehr**

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

### **Artikel 1**

Dem in Bagdad am 10. Mai 1977 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Irak 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 16 Abs. 2 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

## **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.

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 in Artikel 6 des Abkommens vorgesehenen Vergünstigungen auch die Umsatzsteuer und 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 16 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 der Republik Irak  
über den Luftverkehr**

**Air Transport Agreement  
between the Federal Republic of Germany  
and the Republic of Iraq**

Die Bundesrepublik Deutschland  
und  
die Republik Irak

The Federal Republic of Germany  
and  
the Republic of Iraq

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

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

haben folgendes vereinbart:

Have agreed as follows:

Artikel 1

Article 1

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

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

- a) „Luftfahrtbehörde“: in bezug auf die Republik Irak der Minister of Communications von Irak; in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland der Bundesminister für Verkehr; 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 1 festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll;
- c) „Hoheitsgebiet“, „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“ und „Landung zu nicht gewerblichen Zwecken“ dasselbe wie in den Artikeln 2 und 96 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt mit ihren für beide Vertragsparteien geltenden Änderungen.

- 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 Republic of Iraq, the Minister of Communications of Iraq; 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 (1) of Article 2 of the present Agreement;
- c) the terms „territory“, „air service“, „international air service“ and „stop for non-traffic purposes“ shall have the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention of December 7, 1944, on International Civil Aviation including their amendments which have entered into force for both Contracting Parties.

Artikel 2

Article 2

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

(1) 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.

(2) Vorbehaltlich der Einschränkungen, die in dem Notenwechsel nach Absatz 1 niedergelegt sind, gewährt jede Vertragspartei der anderen Vertragspartei zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs durch das bezeichnete Unternehmen auf den nach Absatz 1 festgelegten Linien

(2) Subject to the limitations as determined in the exchange of notes referred to in paragraph (1) of this Article, each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party for the purpose of operating international air services by the designated airline over the routes specified in accordance with paragraph (1) of this Article,

das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen;

the right to fly across its territory without landing;

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

und

das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet an den Punkten, die in den nach Absatz 1 festgelegten Linien aufgeführt sind, zu landen, um Fluggäste, Post und/oder Fracht gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

#### Artikel 3

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

- a) die Vertragspartei, der die in Artikel 2 Absatz 2 genannten Rechte gewährt sind, ein Unternehmen schriftlich bezeichnet hat, und
- b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem 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 9 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 sonstige 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 das bezeichnete 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. Von diesem Recht wird jede Vertragspartei nur nach einer Konsultation nach Artikel 12 Gebrauch machen, 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

Die Gebühren, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge eines be-

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 (1) of this Article, in order to take on or discharge passengers, mail and/or cargo on a commercial basis.

#### Article 3

(1) The international air services on the routes specified in accordance with paragraph (1) 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 (2) of Article 2 are granted, has designated an airline in writing, and
- b) the Contracting Party granting these rights has authorized the designated airline 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 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 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 the 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 12 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.

#### Article 5

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

zeichneten 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 6

(1) Treibstoffe, Schmieröle, übliche Luftfahrzeugausrüstungsgegenstände, Ersatzteile und Bordvorräte, die durch das bezeichnete Unternehmen der einen Vertragspartei oder in seinem Auftrag in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingebracht oder dort an Bord eines Luftfahrzeugs genommen werden und ausschließlich zur Verwendung durch Luftfahrzeuge der erstgenannten Vertragspartei bestimmt sind, werden in bezug auf Zölle, sonstige bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobene Abgaben, Inspektionsgebühren und besondere Verbrauchsabgaben keiner weniger günstigen Behandlung unterworfen als die anderer Unternehmen in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr.

(2) Die Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens einer Vertragspartei, Treibstoffe, Schmieröle, übliche Ausrüstungsgegenstände, Ersatzteile und Bordvorräte, die an Bord eines solchen Luftfahrzeugs verbleiben, bleiben in dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei von Zöllen, Inspektionsgebühren und ähnlichen Abgaben frei, auch wenn diese Bestände an Bord des Luftfahrzeugs auf Flügen über diesem Hoheitsgebiet verwendet oder verbraucht werden. Werden diese Materialien, mit Ausnahme von Treibstoffen und Schmierölen, die nicht entladen werden dürfen, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei entladen, so unterliegen sie den jeweiligen zollrechtlichen Vorschriften.

(3) Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, die beim Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs verwendet werden, können auf Flughäfen, die von den bezeichneten Unternehmen angefliegen werden, zu den vorher festgesetzten Lagergebühren unter Zollüberwachung gelagert werden.

#### Artikel 7

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

(2) Bei dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 1 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 1 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 1 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,

other Contracting Party shall not be higher than those paid by aircraft of a national airline engaged in similar international air services.

#### Article 6

(1) Fuel, lubricating oils, regular aircraft equipment, spare parts and aircraft stores introduced into or taken on the aircraft in the territory of one Contracting Party by, or on behalf of the airline designated by the other Contracting Party and intended solely for use by aircraft of such other Contracting Party shall be accorded in respect to customs duties, other charges levied on the occasion of the importation, exportation or transit of goods, inspection fees and special consumption charges, treatment not less favourable than that granted to other airlines engaged in similar international air services.

(2) Aircraft of the designated airline of one Contracting Party, fuel, lubricating oils, regular aircraft equipment, spare parts and stores retained on board such aircraft shall be exempt in the territory of the other Contracting Party from customs, inspection fees or similar duties or charges, even though such supplies are used or consumed by/or on such aircraft on flights in that territory. If these materials were unloaded on the territory of the other Contracting Party with the exception of fuel and oils which may not be unloaded, then unloaded material shall be subject to the respective customs laws.

(3) Spare parts, regular equipment and aircraft stores for use in the operation of the agreed services may be stored at airports served by the designated airlines at the predetermined charges for storage under the supervision of the customs authorities.

#### Article 7

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airline of each Contracting Party to operate air services on any route specified in accordance with paragraph (1) of Article 2 of the present Agreement.

(2) In the operation of international air services on the routes specified in accordance with paragraph (1) 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 (1) 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 (1) 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) 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.
- 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.

## Artikel 8

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

(2) Die Luftfahrtbehörde der einen 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 1 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 9

(1) Die Tarife, die auf den nach Artikel 2 Absatz 1 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 der Tarife sind folgende Punkte zu beachten:

1. Die Tarife werden, wenn möglich, für jede Linie zwischen den beteiligten bezeichneten Unternehmen vereinbart. Hierbei sollen sich die bezeichneten Unternehmen nach den Beschlüssen richten, die auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) angewendet werden können, oder die bezeichneten Unternehmen sollen nach einer Beratung mit Luftverkehrsunternehmen dritter Staaten, welche die gleichen Linien ganz oder teilweise betreiben, die Tarife wenn möglich unmittelbar miteinander vereinbaren.
2. 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.
3. Kommt zwischen den bezeichneten Unternehmen eine Vereinbarung nach Punkt 1 nicht zustande, oder erklärt sich eine Vertragspartei mit den ihr nach Punkt 2 zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so sollen die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien die Tarife derjenigen Linien und Linienteile, für die eine Übereinstimmung nicht zustande gekommen ist, in gegenseitigem Einvernehmen festsetzen.
4. Wird zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien ein Einvernehmen nach Punkt 3 nicht erzielt, so findet Artikel 13 Anwendung. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, hat die Vertragspartei, die sich mit einem Tarif nicht einverstanden

## Article 8

(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 (1) 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 (1) 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 9

(1) In fixing rates to be charged for passengers and freight on the routes specified in accordance with paragraph (1) 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 items should be observed.

1. The rates shall, if possible, be agreed for each route between the designated airlines concerned. For this purpose the designated airlines should be guided by such decisions as are applicable under the traffic conference procedures of the International Air Transport Association (IATA), or should, if possible, agree on such rates directly between themselves after consulting with airlines of third countries which operate over the same routes or parts thereof.
2. 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.
3. If no agreement has been reached between the designated airlines in accordance with item 1. above, or if one of the Contracting Parties does not consent to the rates submitted for its approval in accordance with item 2. 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.
4. If no accord as envisaged in item 3. of this Article is reached between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties the provisions of Article 13 of the present Agreement shall apply. Until such time as an arbitral award is rendered, the Contracting



erklärt hat, das Recht, von der anderen Vertragspartei die Aufrechterhaltung des vorher in Kraft befindlichen Tarifs zu verlangen.

#### Artikel 10

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 12 statt.

#### Artikel 11

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 berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

#### Artikel 12

(1) Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder der Fluglinienpläne und damit zusammenhängender Angelegenheiten 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 11 ohne Erfolg geblieben ist. Die Konsultation beginnt innerhalb von sechzig Tagen nach Eingang des Antrages.

(2) Vereinbarte Änderungen dieses Abkommens mit Ausnahme von Änderungen des Fluglinienplans treten entsprechend dem in Artikel 16 vorgesehenen Verfahren in Kraft.

(3) Änderungen des Fluglinienplans treten in Kraft, sobald sie durch Notenwechsel zwischen den Regierungen der Vertragsparteien entsprechend Artikel 2 Absatz 1 vereinbart sind.

#### Artikel 13

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 12 beigelegt werden kann, ist sie auf Verlangen einer der beiden Vertragsparteien 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 jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates 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 der Vizepräsident, der ihn vertritt, die Ernennung vornehmen.

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 10

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 12 of the present Agreement.

#### Article 11

Exchange of views shall take place as needed between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties in order to achieve close co-operation and agreement in all matters pertaining to the application and interpretation of the present Agreement.

#### Article 12

(1) 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 Schedules and matters related to them. The same applies to discussions concerning the interpretation and application of the present Agreement if either Contracting Party considers that an exchange of views within the meaning of Article 11 has been without success. Such consultation shall begin within sixty days from the date of receipt of any such request.

(2) With the exception of amendments to the Route Schedule any agreed amendments to the present Agreement shall enter into force in accordance with the procedure provided for in Article 16 of the present Agreement.

(3) Any amendments to the Route Schedule shall enter into force as soon as they are confirmed by an Exchange of Notes between the Governments of the Contracting Parties in accordance with paragraph (1) of Article 2 of the present Agreement.

#### Article 13

(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 12 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) of this Article 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) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für beide Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitgliedes 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 14

Jede Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit schriftlich kündigen; das Abkommen tritt ein Jahr nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft.

#### Artikel 15

Dieses Abkommen und jeder Notenwechsel nach Artikel 2 Absatz 1 werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zur Registrierung mitgeteilt.

#### Artikel 16

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

(2) Das Abkommen tritt dreißig Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

ZU URKUND DESSEN haben die Unterzeichneten, hierzu von ihren Regierungen gehörig befugten Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Bagdad am 10. Mai 1977 christlicher Zeitrechnung, was dem 22. Jamadi el Ula 1397 mohammedanischer Zeitrechnung entspricht, in zwei Urschriften, jede in deutscher, arabischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut verbindlich ist. Bei Meinungsverschiedenheiten ist der englische Wortlaut maßgebend.

(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 14

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.

#### Article 15

The present Agreement and any exchange of notes under paragraph (1) of Article 2 of this Agreement and any amendments to them shall be communicated to the ICAO for registration.

#### Article 16

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

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

In WITNESS WHEREOF, the undersigned plenipotentiaries having been duly authorized to that effect by their respective Governments, have signed the present Agreement.

DONE at Baghdad on this 22nd day of Jamadi el Ula 1397 Hijra, corresponding to the 10th day of May 1977 of the Christian Era in two originals, each in German, Arabic and English languages, all the texts are binding, in case of dispute in interpreting the German or the Arabic text the English text will prevail.

Für die Bundesrepublik Deutschland  
For the Federal Republic of Germany

Fritz C. Menne  
Botschafter im Irak  
Ambassador to Iraq

Für die Republik Irak  
For the Republic of Iraq

Askar Mahmud Ridha  
Staatssekretär des irakischen Verkehrsministeriums  
Under Secretary of the Ministry of Communications

## 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, den deutschen Luftfahrtunternehmen entsprechende Verkehrsrechte gewähren. Nach allgemeinen internationalen Gepflogenheiten werden diese Rechte grundsätzlich in zweiseitigen Luftverkehrsabkommen eingeräumt.

Das deutsch-irakische Luftverkehrsabkommen ist das 64. Luftverkehrsabkommen, das den gesetzgebenden Körperschaften nach Wiederherstellung der Lufthoheit zur Zustimmung vorgelegt wird. Es wurde nach abschließenden Delegationsverhandlungen, die in der Zeit vom 19. bis 27. März 1962 stattfanden, am 10. Mai 1977 in Bagdad unterzeichnet.

Die eingeräumten Verkehrsrechte sind in einem Fluglinienplan festgelegt, der am Tage der Unterzeichnung des Abkommens durch Notenaustausch (siehe Artikel 2 Abs. 1 des Abkommens) vereinbart wurde. Diese Form der Vereinbarung wurde gewählt, um die Fluglinienrechte den Verkehrsanforderungen jeweils leichter anpassen zu können.

Nach dem Fluglinienplan ist das von der Bundesrepublik Deutschland bezeichnete Unternehmen berechtigt, folgende Fluglinien zu betreiben:

Abgangspunkte in der Bundesrepublik Deutschland mit Zwischenlandepunkten Wien oder Prag, Rom oder Budapest, Athen oder Belgrad, Sofia, Istanbul oder Ankara, Nicosia, Beirut oder Damaskus nach Bagdad oder Basra, Teheran und Punkten darüber hinaus.

Das von der Republik Irak bezeichnete Unternehmen ist berechtigt, folgende Fluglinien zu betreiben:

Abgangspunkte in der Republik Irak mit Zwischenlandepunkten Damaskus oder Beirut, Nicosia oder Athen, Istanbul oder Sofia, Rom oder Mailand, Wien oder Prag, Belgrad oder Budapest, Genf oder Zürich nach München oder Frankfurt oder Hamburg sowie nach London und Punkten darüber hinaus.

### II. Besonderes

Das Abkommen entspricht weitgehend dem deutschen Musterentwurf für zweiseitige Luftverkehrsabkommen.

Artikel 1 erläutert die Bedeutung der im 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/oder Fracht abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit), 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 Kabotagerechte, d. h. Rechte zur entgeltlichen Beförderung von Personen, Post oder Fracht innerhalb des Hoheitsgebiets einer Vertragspartei nicht beansprucht werden können.

Die Artikel 3 und 4 regeln die Erteilung und den Widerruf der Betriebsgenehmigung zur Durchführung des Linienverkehrs.

Artikel 5 stellt sicher, daß das bezeichnete Unternehmen der einen Vertragspartei im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderen Luftfahrteinrichtungen nicht mit höheren Gebühren belastet wird als ein inländisches Luftfahrtunternehmen.

Artikel 6 gewährt den bezeichneten Unternehmen beider Vertragsparteien bei Zöllen und sonstigen Abgaben Meistbegünstigung.

Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens einer Vertragspartei, Treibstoffe, Schmieröle, übliche Ausrüstungsgegenstände, Ersatzteile und Bordvorräte, die an Bord eines solchen Luftfahrzeugs verbleiben, bleiben in dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei von Zöllen, Inspektionsgebühren und ähnlichen Abgaben frei.

Artikel 7 gewährleistet, daß die Beförderungsangebote (Nutzlast und Häufigkeit der Dienste) der bezeichneten Unternehmen in ein angemessenes Verhältnis zur Verkehrsnachfrage gebracht werden und verpflichtet die Vertragsparteien zu einer gleichmäßigen Behandlung der Unternehmen und hält diese zur gegenseitigen Rücksichtnahme an.

Artikel 8 sieht für die Luftfahrtbehörden und die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien u. a. den Austausch statistischer Unterlagen zur Nachprüfung des Beförderungsangebotes, des Ver-

kehrsumfanges sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs vor und bildet damit eine wichtige Ergänzung des Artikels 7.

Artikel 9 enthält die Grundsätze und das Verfahren für die auf den vereinbarten Linien anzuwendenden Tarife.

Die Artikel 10 bis 13 befassen sich mit der Anwendung eines von beiden Vertragsparteien angenommenen mehrseitigen Luftverkehrsabkommens, mit dem Meinungsaustausch der Luftfahrtbehörden, der Konsultation zwischen den Vertragsparteien und dem Schiedsverfahren. Entsprechende Regelungen sind in den Luftverkehrsabkommen üblich und zum Ausgleich möglicher Meinungsverschiedenheiten zweckmäßig.

Die Artikel 14 bis 16 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 Kommandantura 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.