

Gesetzentwurf **der Bundesregierung**

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 27. Mai 1971 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Togo 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

Die Republik Togo 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. Kabotage-rechte können nicht beansprucht werden.

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

Es entstehen keine Kosten.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
I/4 (III/4) — 971 05 — Lu 19/74

Bonn, den 11. März 1974

An den Präsidenten
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 27. Mai 1971 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Togo über den Luftverkehr mit Begründung. Der Wortlaut des Abkommens in deutscher und französischer 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 402. Sitzung am 8. März 1974 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Brandt

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 27. Mai 1971 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Togo über den Luftverkehr

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

Artikel 1

Dem in Bonn am 27. Mai 1971 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Togo 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 19 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 3 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 19 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 Togo
über den Luftverkehr

Accord
entre la République fédérale d'Allemagne et la République Togolaise
relatif au transport aérien

Die Bundesrepublik Deutschland
und
die Republik Togo

La République fédérale d'Allemagne
et
la République Togolaise

in dem Wunsch, die Entwicklung des Luftverkehrs zwischen ihren beiderseitigen Hoheitsgebieten zu fördern und die internationale Zusammenarbeit auf diesem Gebiet so weit wie möglich fortzusetzen,

désireuses de favoriser le développement des transports aériens entre leurs territoires respectifs et de poursuivre dans la plus large mesure possible, la coopération internationale dans ce domaine,

in dem Wunsch, auf diesen Luftverkehr die Grundsätze und die Bestimmungen des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt — Chicago, 7. Dezember 1944 — anzuwenden —

désireuses d'appliquer à ces transports les principes et les dispositions de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale — Chicago, 7 décembre 1944 —

haben folgendes vereinbart:

sont convenues de ce qui suit:

Teil I
Allgemeine Bestimmungen

Titre I
Généralités

Artikel 1

Die Vertragsparteien gewähren sich gegenseitig die in diesem Abkommen bezeichneten Rechte zur Aufnahme des internationalen zivilen Luftverkehrs gemäß dem Fluglinienplan, der durch einen diplomatischen Notenwechsel festgelegt wird.

Article 1^{er}

Les Parties Contractantes s'accordent l'une à l'autre les droits spécifiés au présent Accord en vue de l'établissement des relations aériennes civiles internationales énumérées dans un tableau de routes qui fera l'objet d'un échange de notes diplomatiques.

Artikel 2

Im Sinne dieses Abkommens bedeuten

a) „Luftfahrtbehörde“:

— in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland

den Bundesminister für Verkehr;

— in bezug auf die Republik Togo

den Minister für öffentliche Arbeiten, Bergbau, Verkehr, Post- und Fernmeldewesen;

b) „bezeichnetes Unternehmen“:

— das Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei gemäß Artikel 12 schriftlich bezeichnet hat.

Article 2

Pour l'application du présent Accord:

a) l'expression «Autorités Aéronautiques» signifie:

— en ce qui concerne la République fédérale d'Allemagne,

le Ministre fédéral des transports,

— en ce qui concerne la République Togolaise,

le Ministre des travaux publics, mines, transports, postes et télécommunications;

b) l'expression «entreprise désignée» signifie:

— l'entreprise de transports aériens qu'une Partie Contractante aura désignée par écrit à l'autre Partie Contractante conformément à l'article 12 du présent Accord.

Artikel 3

(1) Die von dem bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei im internationalen Luftverkehr verwendeten Luftfahrzeuge sowie ihre normale Ausrüstung, ihre Reserven an Treibstoff und Schmieröl, ihre Bordvorräte (einschließlich Lebensmittel, Getränke und Tabak) bleiben bei der Einfuhr in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Inspektionskosten und anderen ähnlichen Gebühren und Abgaben frei, sofern diese Ausrüstungsgegenstände und Vorräte bis zu ihrer Wiederausfuhr an Bord der Luftfahrzeuge bleiben. Die Luftfahrzeuge bleiben gegebenenfalls unter Kontrolle der Zollbehörden.

Article 3

1. Les aéronefs utilisés en trafic international par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants, leurs provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et tabacs) seront, à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie Contractante, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes similaires, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation. Les aéronefs restent soumis au contrôle éventuel du Service des Douanes.

(2) Von allen Zöllen, Inspektionskosten und anderen ähnlichen Gebühren und Abgaben mit Ausnahme der Vergütungen oder Gebühren für geleistete Dienste werden ebenfalls befreit:

- a) Bordvorräte, Bordausrüstungen und andere an Bord gebrauchte Gegenstände jeden Ursprungs, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei im Rahmen der von den Behörden dieser Vertragspartei festgelegten Höchstgrenzen beschafft und von den Luftfahrzeugen, die einen internationalen Linienverkehr der anderen Vertragspartei durchführen, an Bord genommen werden.
- b) Ersatzteile, die in das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei zur Instandhaltung oder Instandsetzung von Luftfahrzeugen eingeführt werden, die von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei im internationalen Luftverkehr verwendet werden.
- c) Treibstoffe und Schmieröl, die zur Versorgung der von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmt sind, auch wenn diese Vorräte auf dem Streckenteil verwendet werden, der über dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei liegt, in dem sie an Bord genommen wurden.

Jede Vertragspartei kann die bezeichneten Waren unter zollamtlicher Überwachung halten.

(3) Normale Bordausrüstungen sowie Materialien und Vorräte, die sich an Bord der Luftfahrzeuge einer Vertragspartei befinden, können im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei nur mit Zustimmung der Zollbehörden dieses Hoheitsgebiets ausgeladen werden. In diesem Fall können sie bis zu ihrer Wiederausfuhr oder ihrer zollamtlichen Anmeldung von den genannten Behörden überwacht werden.

Artikel 4

Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungsnachweise und Erlaubnisscheine, die von einer der beiden Vertragsparteien ausgestellt oder anerkannt wurden und deren Gültigkeit nicht abgelaufen ist, werden von der anderen Vertragspartei für den Betrieb der im Fluglinienplan aufgeführten Fluglinien anerkannt. Jede Vertragspartei behält sich jedoch vor, die an ihre eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei erteilten Befähigungsnachweise und Erlaubnisscheine für den Verkehr über dem eigenen Hoheitsgebiet nicht als gültig anzuerkennen.

Artikel 5

(1) Die Gesetze und sonstigen Vorschriften der einen Vertragspartei über den Ein- und Ausflug von im internationalen Fluglinienverkehr verwendeten Luftfahrzeugen nach oder aus ihrem Hoheitsgebiet sowie über den Betrieb und den Verkehr dieser Luftfahrzeuge innerhalb ihres Hoheitsgebiets finden Anwendung auf die Luftfahrzeuge des Unternehmens der anderen Vertragspartei.

(2) Die Fluggäste, Besatzungsmitglieder oder die Frachtverlader haben sich entweder persönlich oder durch Vermittlung eines in ihrem Namen und ihrem Auftrag handelnden Dritten an die im Hoheitsgebiet jeder Vertragspartei geltenden Gesetze und sonstigen Vorschriften über die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von Fluggästen, Besatzungsmitgliedern oder

2. Seront également exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes similaires, à l'exception des redevances ou taxes représentatives de service rendu:

- a) les provisions, équipements et autres objets consommables de bord de toute origine pris sur le territoire d'une Partie Contractante dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie Contractante et embarqués sur les aéronefs assurant un service international de l'autre Partie Contractante;
- b) les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une des Parties Contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs, employés à la navigation internationale de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante;
- c) les carburants et lubrifiants destinés à l'avitaillement des aéronefs exploités en trafic international par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectué au-dessus du territoire de la Partie Contractante sur lequel ils ont été embarqués.

Chaque Partie Contractante peut garder les marchandises indiquées ci-dessus sous contrôle douanier.

3. Les équipements normaux de bord, ainsi que les matériels et approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs d'une Partie Contractante ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'ils aient fait l'objet d'une déclaration de douane.

Article 4

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes, et non périmés, seront reconnus valables par l'autre Partie Contractante aux fins d'exploitation des routes aériennes spécifiées au tableau de routes. Chaque Partie Contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valable pour la circulation au-dessus de son propre territoire les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante.

Article 5

1. Les lois et règlements de chaque Partie Contractante relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation internationale ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise de l'autre Partie Contractante.

2. Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises seront tenus de se conformer soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom et pour leur compte aux lois et règlements régissant, sur le territoire de chaque Partie Contractante, l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages ou marchandises, tels que ceux qui s'appliquent à l'en-

Frachtgütern zu halten, wie z. B. die Vorschriften über die Einreise, die Formalitäten im Falle des Urlaubs, die Einwanderung, Zollabfertigung und die Maßnahmen, die sich aus den Gesundheitsvorschriften ergeben.

Artikel 6

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

Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, dem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen die Genehmigung zum Betrieb zu verweigern oder eine derartige Genehmigung zu widerrufen, wenn sie aus berechtigten Gründen nicht als erwiesen ansieht, daß ein wesentlicher Anteil des Eigentums an diesem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle der anderen Vertragspartei oder deren Staatsangehörigen zusteht, oder wenn dieses Unternehmen die in Artikel 5 erwähnten Gesetze und sonstigen Vorschriften nicht befolgt oder die ihm durch dieses Abkommen auferlegten Verpflichtungen nicht erfüllt.

Artikel 8

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. Falls nach Ansicht einer der Vertragsparteien das Verfahren ohne Erfolg geblieben ist, findet das Verfahren nach Artikel 9 Anwendung.

Artikel 9

Jede Vertragspartei kann jederzeit eine Konsultation zwischen den zuständigen Behörden der beiden Vertragsparteien über die Auslegung, Anwendung oder Änderung dieses Abkommens beantragen. Diese Konsultation beginnt spätestens dreißig Tage nach Eingang des Antrags.

Artikel 10

(1) Falls eine Streitigkeit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 9 beigelegt werden kann, ist sie auf Antrag 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.

(3) Werden die beiden Mitglieder nicht innerhalb von sechzig Tagen bestellt, nachdem eine Vertragspartei vorgeschlagen hat, den Streitfall auf dem Schiedswege zu regeln, oder sind sich im Laufe der folgenden dreißig Tage die Mitglieder nicht über die Bestellung des Obmanns einig geworden, so kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen.

trée, aux formalités de congé, à l'immigration, aux douanes et aux mesures découlant des règlements sanitaires.

Article 6

Les redevances prélevées sur le territoire d'une Partie Contractante pour l'usage des aéroports et autres installations de navigation aérienne par les aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante n'excéderont pas celles qui sont perçues pour les aéronefs d'une entreprise nationale dans les services aériens internationaux similaires.

Article 7

Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante l'autorisation d'exploitation ou de révoquer une telle autorisation lorsque, pour des motifs fondés, elle estime ne pas avoir la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de l'autre Partie Contractante ou de nationaux de cette dernière, ou lorsque cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'article 5 ou ne remplit pas les obligations que lui impose le présent Accord.

Article 8

Chaque fois que besoin sera, un échange de vues aura lieu entre les Autorités Aéronautiques des Parties Contractantes afin d'assurer une coopération étroite et une entente dans toutes les affaires concernant l'application et l'interprétation du présent Accord. Au cas où de l'avis de l'une des Parties Contractantes cet échange de vues n'aurait pas abouti, il sera fait recours à la procédure prévue à l'article 9.

Article 9

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, demander une consultation entre les Autorités compétentes des deux Parties Contractantes pour l'interprétation, l'application ou les modifications du présent Accord. Cette consultation commencera au plus tard dans les trente jours à compter du jour de réception de la demande.

Article 10

1. Au cas où un différend relatif à l'interprétation ou l'application du présent Accord n'aurait pu être réglé conformément aux dispositions de l'article 9, il sera soumis sur demande d'une des Parties Contractantes à un tribunal arbitral.

2. Ce tribunal arbitral ad hoc sera constitué de telle manière que chaque Partie Contractante désignera un arbitre et que ces deux arbitres choisiront comme Président, d'un commun accord, le ressortissant d'un Etat tiers qui sera désigné par les Gouvernements des deux Parties Contractantes.

3. Si, dans un délai de soixante jours, à dater du jour où l'un des deux Gouvernements a proposé le règlement arbitral du litige, les deux arbitres n'ont pas été désignés, ou si dans le cours des trente jours suivants, les arbitres ne se sont pas mis d'accord sur la désignation d'un Président, chaque Partie Contractante pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile internationale de procéder aux désignations nécessaires.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit, wenn es ihm nicht gelingt, die Streitigkeit auf gutlichem Wege beizulegen. Soweit die Vertragsparteien nichts Gegenteiliges beschließen, regelt das Schiedsgericht die Grundsätze seines Verfahrens selbst und bestimmt seinen Sitz.

(5) Die Vertragsparteien verpflichten sich, den vorläufigen Maßnahmen, die im Laufe des Schiedsgerichtsverfahrens angeordnet werden, sowie dem Schiedsspruch nachzukommen; dieser wird in allen Fällen als endgültig betrachtet.

(6) Wenn eine der Vertragsparteien den Entscheidungen des Schiedsgerichts nicht nachkommt, kann die andere Vertragspartei während der Dauer dieses Versäumnisses die Rechte oder Vorrechte, die sie der in Verzug befindlichen Vertragspartei auf Grund dieses Abkommens eingeräumt hat, beschränken, ruhen lassen oder widerrufen. Jede Vertragspartei übernimmt die Kosten ihres Mitglieds sowie die Hälfte der Kosten für den benannten Obmann.

Teil II

Vereinbarter Linienverkehr

Artikel 11

Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei das Recht, durch ein bezeichnetes Unternehmen den im Fluglinienplan, wie er in Artikel 1 vorgesehen ist, festgelegten Linienverkehr zu betreiben. Diese Linien werden im folgenden als „vereinbarter Linienverkehr“ bezeichnet.

Artikel 12

(1) Der vereinbarte Linienverkehr kann sofort oder zu einem späteren Zeitpunkt nach Wunsch der Vertragspartei, der die Rechte eingeräumt werden, in Betrieb genommen werden unter der Bedingung, daß

- a) die Vertragspartei, der die Rechte gewährt wurden, ein Unternehmen für den Betrieb der festgelegten Linien bezeichnet;
- b) die Vertragspartei, welche die Rechte gewährt, dem in Frage kommenden Unternehmen nach Maßgabe des Absatzes 2 die erforderliche Genehmigung zum Betrieb erteilt hat, die vorbehaltlich des Artikels 7 innerhalb der kürzestmöglichen Frist zu erteilen ist;
- c) die Vorschriften des Artikels 18 eingehalten worden sind.

(2) Das bezeichnete Unternehmen kann dazu aufgefordert werden, gegenüber den Luftfahrtbehörden der Vertragspartei, welche die Rechte gewährt, den Nachweis zu erbringen, daß es in der Lage ist, den Erfordernissen der Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften zu genügen, die von diesen Behörden üblicherweise auf den Betrieb von gewerblichen Luftfahrtunternehmen angewandt werden.

Artikel 13

(1) Das von der Bundesrepublik Deutschland gemäß diesem Abkommen bezeichnete Unternehmen hat im Hoheitsgebiet der Republik Togo das Recht, im internationalen Fluglinienverkehr auf den im Fluglinienplan aufgeführten deutschen Linien Fluggäste, Post und Fracht aufzunehmen und abzusetzen.

4. Le tribunal arbitral décide, s'il ne parvient pas à régler le différend à l'amiable, à la majorité des voix. Pour autant que les Parties Contractantes ne conviennent rien de contraire, il établit lui-même ses principes de procédure et détermine son siège.

5. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer aux mesures provisoires qui pourront être édictées au cours de l'instance ainsi qu'à la décision arbitrale, cette dernière étant dans tous les cas considérée comme définitive.

6. Si l'une des Parties Contractantes ne se conforme pas aux décisions des arbitres, l'autre Partie Contractante pourra aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent Accord à la Partie Contractante en défaut. Chaque Partie Contractante supportera la rémunération de l'activité de son arbitre et la moitié de la rémunération du Président désigné.

Titre II

Services Agréés

Article 11

Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante le droit de faire exploiter par une entreprise désignée, les services aériens spécifiés au tableau de routes prévu à l'article 1 du présent Accord. Lesdits services seront dorénavant désignés par l'expression «services agréés».

Article 12

1. Les services agréés pourront être exploités immédiatement ou à une date ultérieure au choix de la Partie Contractante à laquelle les droits sont accordés à condition que:

- a) la Partie Contractante à laquelle les droits ont été accordés ait désigné une entreprise de transport aérien pour exploiter la ou les routes spécifiées;
- b) la Partie Contractante qui accorde les droits ait donné dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessous, à l'entreprise intéressée, l'autorisation d'exploitation requise, laquelle devra être accordée, dans le plus court délai possible, sous réserve des dispositions de l'article 7 du présent Accord;
- c) les dispositions de l'article 18 aient été observées.

2. L'entreprise désignée pourra être appelée à fournir aux Autorités Aéronautiques de la Partie Contractante qui concède les droits, la preuve qu'elle se trouve en mesure de satisfaire aux exigences prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par ces Autorités au fonctionnement des entreprises commerciales de transport aérien.

Article 13

1. L'entreprise désignée par la République fédérale d'Allemagne conformément au présent Accord, bénéficiera en territoire togolais du droit de débarquer et d'embarquer en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises sur les routes allemandes énumérées au tableau de routes.

(2) Das von der Republik Togo gemäß diesem Abkommen bezeichnete Unternehmen hat im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland das Recht, im internationalen Fluglinienverkehr auf den im Fluglinienplan aufgeführten togoischen Linien Fluggäste, Post und Fracht aufzunehmen und abzusetzen.

Artikel 14

(1) Das von jeder der beiden Vertragsparteien bezeichnete Unternehmen muß zu einem wesentlichen Teil Eigentum der Vertragspartei, die es bezeichnet hat, oder eines ihrer Staatsangehörigen sein.

(2) Die Vertragspartei, nach deren Auffassung kein hinreichender Nachweis dafür erbracht ist, daß diese Voraussetzung erfüllt ist, kann vor Erteilung der Genehmigung eine Konsultation nach dem in Artikel 9 vorgesehenen Verfahren beantragen. Führt diese Konsultation nicht zu einem Ergebnis, findet das Schiedsverfahren gemäß Artikel 10 statt.

Artikel 15

(1) Die von den beiden Vertragsparteien bezeichneten Unternehmen müssen einer gerechten und gleichen Behandlung gewiß sein, damit sie für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs gleiche Möglichkeiten haben.

(2) Sie haben auf den von beiden beflogenen Flugstrecken auf ihre gegenseitigen Interessen Rücksicht zu nehmen, um ihren jeweiligen Linienverkehr nicht ungebührlich zu beeinträchtigen.

Artikel 16

(1) Der Betrieb der vereinbarten Linien zwischen dem togoischen Hoheitsgebiet und dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland und umgekehrt ist für die beiden Länder ein grundlegendes und wichtiges Recht.

(2) Zum Betrieb dieser Linien wird

- a) das Beförderungsangebot vorbehaltlich des Absatzes 4 in gleicher Weise zwischen dem deutschen und dem togoischen Unternehmen aufgeteilt,
- b) das auf jeder Linie bereitgestellte Gesamtbeförderungsangebot dem vernünftigerweise voraussehbaren Bedarf angepaßt.

(3) Um den Erfordernissen eines unvorhergesehenen oder zeitweiligen Verkehrsaufkommens auf den gleichen Linien gerecht zu werden, haben die bezeichneten Unternehmen unter sich geeignete Maßnahmen zur Bewältigung dieser vorübergehenden Steigerung des Verkehrsaufkommens zu beschließen. Sie haben darüber alsbald den Luftfahrtbehörden ihrer jeweiligen Länder zu berichten, die miteinander einen Meinungsaustausch darüber führen können, falls sie dies für zweckdienlich halten.

(4) Falls eine der Vertragsparteien auf einer oder mehreren Linien einen Teil oder das gesamte Beförderungsangebot, das ihr zugestanden wurde, nicht auszunutzen wünscht, werden sich die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien verständigen, um der anderen Vertragspartei für eine bestimmte Zeitdauer die Gesamtheit oder einen Teil des Beförderungsangebots zu übertragen, über das die erstgenannte innerhalb der

2. L'entreprise désignée par la République Togolaise conformément au présent Accord, bénéficiera en territoire de la République fédérale d'Allemagne du droit de débarquer et d'embarquer en trafic international des passagers, du courrier et des marchandises sur les routes togolaises énumérées au tableau de routes.

Article 14

1. L'entreprise désignée par chacune des Parties Contractantes conformément aux articles 11 et 12 doit être pour une part importante la propriété de la Partie Contractante qui l'a désignée ou des nationaux de cette Partie Contractante.

2. La Partie Contractante qui estime ne pas avoir une preuve suffisante que cette condition est remplie peut, avant de délivrer l'autorisation demandée, provoquer une consultation suivant la procédure prévue à l'article 9. En cas d'échec de cette consultation, il serait recouru à l'arbitrage conformément à l'article 10.

Article 15

1. Les entreprises désignées par les deux Parties Contractantes devront être assurées d'un traitement juste et équitable afin de bénéficier de possibilités égales pour l'exploitation des services agréés.

2. Elles devront prendre en considération sur les parcours communs leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter indûment leurs services respectifs.

Article 16

1. L'exploitation des services agréés entre le territoire togolais et le territoire de la République fédérale d'Allemagne ou vice-versa, constitue pour les deux pays un droit fondamental et primordial.

2. Pour l'exploitation de ces services:

- a) la capacité sera répartie également entre les entreprises allemande et togolaise sous réserve du par. 4 ci-dessous;
- b) la capacité totale mise en œuvre sur chacune des routes sera adaptée aux besoins qu'il est raisonnable de prévoir.

3. Pour répondre aux exigences d'un trafic imprévu ou momentané sur ces mêmes routes, les entreprises désignées devront décider entre elles des mesures appropriées pour satisfaire à cette augmentation temporaire de trafic. Elles en rendront compte immédiatement aux Autorités Aéronautiques de leurs pays respectifs qui pourront procéder à un échange de vues si elles le jugent utile.

4. Au cas où l'une des Parties Contractantes ne désirerait pas utiliser sur une ou plusieurs routes, soit une fraction, soit la totalité de la capacité de transport qui lui a été concédée, les Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes s'entendront en vue de transférer à l'autre Partie Contractante, pour un temps déterminé, la totalité ou une fraction de la capacité de transport dont elle dispose dans la limite prévue. La Partie Contractante

vorgesehenen Grenzen verfügt. Die Vertragspartei, die alle ihre Rechte oder einen Teil davon übertragen hat, kann sie am Ende des genannten Zeitraums wieder übernehmen.

Artikel 17

(1) Die bezeichneten Unternehmen teilen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien spätestens dreißig Tage vor Aufnahme des Betriebes des vereinbarten Linienverkehrs die Betriebsart, die verwendeten Flugzeugmuster und die vorgesehenen Flugpläne mit. Dies gilt auch für spätere Änderungen.

(2) Die Luftfahrtbehörde der einen Vertragspartei wird der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen des bezeichneten Unternehmens übermitteln, die billigerweise angefordert werden können, um das von dem 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 18

(1) Die Tarife, die auf den vereinbarten 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 gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, angewendeten Tarife festgesetzt. Bei der Festsetzung soll nach den Bestimmungen der folgenden Absätze verfahren werden.

(2) 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 den Luftverkehrsunternehmen dritter Staaten, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, die Tarife, wenn möglich, unmittelbar miteinander vereinbaren.

(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 der beiden Vertragsparteien die Tarife derjenigen Linien und Linienteile, für die eine Übereinstimmung nicht zustande gekommen ist, im gegenseitigen Einvernehmen festsetzen.

(5) Wird zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien ein Einvernehmen nach Absatz 4 nicht erzielt, so findet Artikel 10 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 Aufrechterhaltung des vorher in Kraft befindlichen Tarifs zu verlangen.

qui aura transféré tout ou partie de ses droits pourra les reprendre au terme de ladite période.

Article 17

1. Les entreprises désignées indiqueront aux Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes, trente jours au plus tard avant le début de l'exploitation des services agréés, la nature de l'exploitation, les types d'avions utilisés et les horaires envisagés. La même règle est valable pour les changements ultérieurs.

2. Les Autorités Aéronautiques de chaque Partie Contractante fourniront sur demande aux Autorités Aéronautiques de l'autre Partie Contractante toutes données statistiques régulières ou autre de l'entreprise désignée pouvant être équitablement exigées pour contrôler la capacité de transport offerte par l'entreprise désignée de la première Partie Contractante. Ces statistiques contiendront toutes les données nécessaires pour déterminer le volume ainsi que l'origine et la destination du trafic.

Article 18

1. Les tarifs qui doivent être appliqués, sur les services agréés, aux passagers et aux marchandises, seront établis compte tenu de tous les facteurs tels que le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les conditions particulières des diverses routes et les tarifs appliqués par d'autres entreprises desservant tout ou partie de la même route. Pour l'établissement des tarifs, on procédera selon les dispositions des paragraphes suivants.

2. Les tarifs seront convenus, si possible, pour chaque route entre les entreprises désignées intéressées. Les entreprises désignées tiendront compte de la procédure recommandée pour l'établissement des tarifs par l'Association internationale des Transports Aériens (A.I.T.A.) ou bien elles conviendront de ces tarifs si possible directement entre elles, après consultation des entreprises de transports aériens d'Etats tiers qui desservent tout ou partie de la même route.

3. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des Autorités Aéronautiques de chaque Partie Contractante au moins trente jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Ce délai peut être abrégé dans certains cas, si les Autorités Aéronautiques y consentent.

4. Si les entreprises désignées ne parviennent pas à convenir des tarifs, conformément au par. 2, ou si une Partie Contractante déclare ne pas pouvoir consentir aux tarifs qui lui ont été soumis, conformément au par. 3 de cet article, les Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes établiront ces tarifs par accord mutuel pour les routes et sections de routes sur lesquelles une entente n'a pas été réalisée.

5. Si un accord, conformément au par. 4 de cet article, n'est pas réalisé entre les Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes, l'article 10 du présent Accord sera applicable. Tant qu'une sentence arbitrale n'aura pas été rendue, la Partie Contractante qui n'aura pas consenti à un tarif aura le droit d'exiger de l'autre Partie Contractante le maintien du tarif précédemment en vigueur.

Teil III**Schlußbestimmungen****Artikel 19**

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

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

Artikel 20

Jede Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit schriftlich kündigen. Die Kündigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen. Das Abkommen tritt zwölf Monate nach dem Tag, an dem die Kündigung bei der anderen Vertragspartei eingegangen ist, außer Kraft, es sei denn, daß auf Grund einer Vereinbarung zwischen den Vertragsparteien die Kündigung vor Ablauf dieser Frist rückgängig gemacht worden ist. Bestätigt die andere Vertragspartei den Eingang der Kündigung nicht, so gilt als Eingangstag der fünfzehnte Tag nach Eingang der Kündigungsmitteilung beim Sitz der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation.

Artikel 21

Dieses Abkommen und der Fluglinienplan werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung mitgeteilt.

GESCHEHEN zu Bonn am 27. Mai 1971 in vier Urschriften, je zwei in deutscher und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Bundesrepublik Deutschland
Sigismund Frhr. v. Braun

Für die Republik Togo
Joachim Hunlédé

Titre III**Dispositions finales****Article 19**

1. Le présent Accord sera ratifié. Les instruments de ratification seront échangés aussitôt que possible à Lomé.

2. L'Accord entrera en vigueur trente jours après l'échange des instruments de ratification.

Article 20

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, dénoncer le présent Accord par écrit. La notification de dénonciation sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. L'Accord cessera d'être en vigueur douze mois après la date de réception de la notification de dénonciation par l'autre Partie Contractante, à moins que les deux Parties Contractantes ne conviennent que la notification de dénonciation soit retirée avant l'expiration de ce délai. Au cas où la Partie Contractante qui recevrait une telle notification n'en accuserait pas réception, ladite notification serait considérée pour reçue quinze jours après sa réception au siège de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 21

Le présent Accord et le tableau de routes seront communiqués à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale pour y être enregistrés.

FAIT à Bonn, le 27 mai 1971, en quatre exemplaires, dont deux en langue allemande et deux en langue française, chacun des textes faisant également foi.

Pour la République fédérale d'Allemagne
Sigismund Frhr. v. Braun

Pour la République Togolaise
Joachim Hunlédé

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

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

Das deutsch-togoische Luftverkehrsabkommen ist das 51. Luftverkehrsabkommen, das den gesetzgebenden Körperschaften nach Wiederherstellung der Lufthoheit zur Zustimmung vorgelegt wird.

Es wurde nach Delegationsverhandlungen vom 17. bis 19. Mai 1971 in Bonn am 27. Mai 1971 ebenda unterzeichnet.

Die Vereinbarung eines Fluglinienplans, der wie üblich in einem diplomatischen Notenwechsel festgelegt wird, um die Fluglinienrechte den Verkehrsanforderungen jeweils leichter anpassen zu können, wurde einem späteren Zeitpunkt vorbehalten, da von den Vertragspartnern die Verkehrsrechte aus diesem Abkommen noch nicht in Anspruch genommen werden.

II.**Besonderes**

Das Abkommen entspricht in seinem Inhalt den bisherigen deutschen Luftverkehrsabkommen. In der Form entspricht es weitestgehend dem deutsch-senegalesischen Luftverkehrsabkommen vom 29. Oktober 1964 (Bundesgesetzbl. II S. 118).

Artikel 1 behandelt zusammen mit Artikel 11 und 13 den Fluglinienplan und legt die Rechte fest, welche sich die Vertragsparteien zur Durchführung des Fluglinienverkehrs durch ein nationales 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. Freiheit), wobei die Beförderung auch von und nach einem dritten Punkt vorgenommen werden kann (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 Hoheitsgebietes einer Vertragspartei nicht beansprucht werden können.

Artikel 2 erläutert die Bedeutung der in dem Abkommen verwendeten Begriffe.

Artikel 3 befreit Luftfahrtbetriebsstoffe, Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände sowie Nahrungs- und Genußmittel, die bei der Durchführung des

Fluglinienverkehrs in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingeführt werden, von Zöllen und anderen Eingangsabgaben.

Artikel 4 und 5 regeln die Anwendbarkeit von nationalen Vorschriften, insbesondere über Zeugnisse und Erlaubnisscheine sowie über den Ein- und Ausflug von Luftfahrzeugen.

Artikel 6 räumt Inländerbehandlung bei der Belastung mit Gebühren für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen ein.

Artikel 7, 12 und 14 regeln die Erteilung und den Widerruf der Betriebsgenehmigung zur Durchführung des Linienverkehrs.

Artikel 8 bis 10 befassen sich mit dem Meinungsaustausch der Luftfahrtbehörden, der Konsultation zwischen den Vertragsparteien und dem Schiedsverfahren. Entsprechende Regelungen sind in Luftverkehrsabkommen üblich und zur Ausgleiche möglicher Meinungsverschiedenheiten zweckmäßig.

Artikel 15 und 16 gewährleisten, daß die von den beiderseits genannten Unternehmen bereitgestellten Kapazitäten (Beförderungsangebote, Nutzlast und Häufigkeit des Verkehrs) in ein angemessenes Verhältnis zur Verkehrsnachfrage gebracht werden. Hierbei soll das Beförderungsangebot, welches dem voraussehbaren Bedarf anzupassen ist, möglichst gleichmäßig zwischen dem deutschen und dem von Togo bezeichneten Unternehmen aufgeteilt werden.

Artikel 17 Abs. 2 verpflichtet die Luftfahrtbehörden zum Austausch statistischer Unterlagen zur Nachprüfung des Beförderungsangebots, des Verkehrsumfanges sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs. Diese Vorschrift ergänzt Artikel 16.

Artikel 18 enthält die Grundsätze, nach denen die auf den vereinbarten Linien anzuwendenden Tarife zu bilden sind.

Artikel 19 bis 21 enthalten die international üblichen 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 zukünftigen politischen Entwicklung vorbehalten bleiben.