

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 26. Februar 1974
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung von Mauritius über den Luftverkehr**

A. Zielsetzung

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

B. Lösung

Mauritius 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

Vertragloser Zustand mit nichtgesicherten Verkehrsrechten.

D. Kosten

Es entstehen keine Kosten.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (34) – 971 05 – Lu 54/81

Bonn, den 3. Juli 1981

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 26. Februar 1974 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung von Mauritius über den Luftverkehr

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

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

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 501. Sitzung am 26. Juni 1981 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Schmidt

**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Abkommen vom 26. Februar 1974
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung von Mauritius über den Luftverkehr**

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

Artikel 1

Dem in Port Louis am 26. Februar 1974 unterzeichneten Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung von Mauritius 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 17 Abs. 1 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 17 Abs. 1 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

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

**Abkommen
zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und der Regierung von Mauritius
über den Luftverkehr**

**Air Transport Agreement
between the Government of the Federal Republic of Germany
and the Government of Mauritius**

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
und
die Regierung von Mauritius

in dem Wunsche, den Luftverkehr zwischen ihren Hoheits-
gebieten und darüber hinaus zu regeln –

haben folgendes vereinbart:

Artikel 1

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

- a) „Luftfahrtbehörde“ in bezug auf die Bundesrepublik
Deutschland: „Der Bundesminister für Verkehr“, in bezug
auf die Regierung von Mauritius: „Ministry of Communica-
tions“ (Verkehrsministerium) oder in beiden Fällen jede an-
dere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen Be-
hörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;
- b) „bezeichnetes Unternehmen“: ein Luftfahrtunternehmen,
das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach
Artikel 3 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat,
das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien in-
ternationalen Fluglinienverkehr betreiben soll.

(2) Die Begriffe „Hoheitsgebiet“, „Fluglinienverkehr“, „inter-
nationaler Fluglinienverkehr“ und „Landung zu nicht gewerb-
lichen Zwecken“ haben für die Anwendung dieses Abkom-
mens die in den Artikeln 2 und 96 des Abkommens vom
7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt in der
jeweils letztgültigen Fassung festgelegte Bedeutung.

Artikel 2

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

- a) ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen;
- b) in ihrem Hoheitsgebiet zu nicht gewerblichen Zwecken zu
landen;
- c) in ihrem Hoheitsgebiet an den Punkten, die in den nach Ab-
satz 2 festgelegten Linien aufgeführt sind, zu landen, um
Fluggäste, Post und/oder Fracht gewerblich aufzunehmen
und abzusetzen.

(2) Die Linien, auf welchen die bezeichneten Unternehmen
der Vertragsparteien internationalen Fluglinienverkehr betrei-
ben können, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der
durch Notenwechsel zwischen den Regierungen der Vertrags-
parteien vereinbart wird.

The Government of the Federal Republic of Germany
and
the Government of Mauritius

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

have agreed as follows:

Article 1

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

- (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 Government of Mauritius,
the Ministry of Communications; or in both cases any
other person or agency authorised to perform the func-
tions 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 as
being an airline which is to operate international air
services on the routes specified in accordance with para-
graph 2 of Article 2.

(2) The terms "territory", "air service", "international air
service" and "stop for non-traffic purposes" shall, for the
purpose of the present Agreement, have the meaning laid
down in Articles 2 and 96 of the Convention of December 7,
1944, on International Civil Aviation as amended at present or
in future.

Article 2

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

- (a) the right to fly across its territory without landing;
- (b) the right to land in its territory for non-traffic purposes; and
- (c) the right to land in its territory at the points named on the
routes specified in accordance with paragraph (2), in
order to take on or discharge passengers, mail and/or
cargo on a commercial basis.

(2) The routes over which the designated airlines of the
Contracting Parties will be authorised to operate international
air services shall be specified in a Route Schedule to be
agreed upon in an exchange of notes between the Govern-
ments of the Contracting Parties.

Artikel 3

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

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

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, erteilt vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 und vorbehaltlich des Artikels 9 die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs unverzüglich.

(3) Jede Vertragspartei kann von einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die durch die Gesetze und sonstigen Vorschriften der erstgenannten Vertragspartei für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs vorgeschrieben sind.

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

Artikel 4

(1) Jede Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze und sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht befolgt oder die sich daraus ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 3 Absatz 4 nicht erbracht wird. Von diesem Recht macht eine Vertragspartei nur nach einer Konsultation nach Artikel 12 Gebrauch, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

(2) Jede Vertragspartei kann durch schriftliche Mitteilung an die andere Vertragspartei das von ihr bezeichnete Unternehmen durch ein anderes unter den Voraussetzungen des Artikels 3 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 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 6

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

Article 3

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

- (a) the Contracting Party to whom the rights specified in paragraph (1) of Article 2 are granted, has designated one or several airlines in writing, and
- (b) the Contracting Party granting these rights has authorised the designated airline or airlines to initiate the air services.

(2) The Contracting Party granting these rights shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) and subject to the provisions of Article 9, give without delay the said authorisation to operate the international air services.

(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 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 Contracting Party itself.

Article 4

(1) Each Contracting Party may revoke, or limit by the imposition of conditions, the authorisation granted in accordance with paragraph (2) of Article 3 in the event of failure by a designated airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting the rights or to comply with the provisions of the present Agreement or to fulfil the obligations arising therefrom. This shall also apply if the proof referred to in paragraph (4) of Article 3 is not furnished. Each Contracting Party shall exercise this right only after consultations as provided for in Article 12, 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 on the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on aircraft of a national airline engaged in similar international air services.

Article 6

(1) Aircraft operated by a designated airline of either Contracting Party and entering or departing again from, or flying across the territory of the other Contracting Party, as well as fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board such aircraft, shall be exempt from customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation or transit of goods. This shall also apply to goods on board the aircraft consumed during the flight across the territory of the latter Contracting Party.

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

(3) Treibstoffe und Schmieröle, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei genommen und im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, bleiben frei von den in Absatz 1 bezeichneten Zöllen und sonstigen Abgaben und von etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben.

(4) Jede Vertragspartei kann die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren unter Zollüberwachung halten.

(5) Soweit für die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren Zölle und sonstige Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen diese Waren nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

Artikel 7

(1) Das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei muß in jeder Hinsicht in billiger und gleicher Weise Gelegenheit haben, den internationalen Verkehr zwischen den Hoheitsgebieten der beiden Vertragsparteien und darüber hinaus zu betreiben.

(2) Bei dem Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs nimmt das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei auf die Interessen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der ganz oder teilweise auf der gleichen Linie von diesem Unternehmen betriebene Linienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Das bereitzustellende Beförderungsangebot, die Frequenz des zu betreibenden Linienverkehrs und die Art des Fluglinienverkehrs, der das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei durchfliegt oder dort endet, werden zwischen den bezeichneten Unternehmen nach diesem Artikel vereinbart. Diese Vereinbarung bedarf der Genehmigung der Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien.

(4) Jede Erhöhung des von dem bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei bereitzustellenden Beförderungsangebots oder der Frequenz des von ihm zu betreibenden Linienverkehrs wird zunächst zwischen den bezeichneten Unternehmen vereinbart und bedarf der Genehmigung der Luftfahrtbehörden aufgrund der geschätzten Nachfrage nach Verkehrsmöglichkeiten zwischen den Hoheitsgebieten der beiden Vertragsparteien und nach sonstigen zu vereinbarenden und gemeinsam zu bestimmenden Verkehrsmöglichkeiten. Bis zu einer solchen Vereinbarung oder Regelung gelten die bestehenden Ermächtigungen für die Beförderungsangebote und Frequenzen weiter.

(5) Können die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien sich über eine Angelegenheit, für die nach diesem Artikel ihre Einigung erforderlich ist, nicht einigen, so werden die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien sich bemühen, eine Einigung hierüber zu erzielen.

(6) Das bereitzustellende Beförderungsangebot, die Frequenz des zu betreibenden Linienverkehrs und die Art des Fluglinienverkehrs, der das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei in Übereinstimmung mit diesem Artikel durchfliegt oder dort endet, werden in einem Briefwechsel zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien im einzelnen festgelegt.

(2) Fuel, lubricants, aircraft stores, spare parts and regular equipment, temporarily imported into the territory of either Contracting Party, there to be immediately or after storage installed in or otherwise taken on board the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party, or to be otherwise exported again from the territory of the former Contracting Party, shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph (1).

(3) Fuel and lubricants taken on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in international air services, shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph (1), as well as from any other special consumption charges.

(4) Each Contracting Party may keep the goods mentioned in paragraphs (1) to (3) under customs supervision.

(5) To the extent that no duties or other charges are imposed on goods mentioned in paragraphs (1) to (3), such goods shall not be subject to any economic prohibitions or restrictions on importation, exportation or transit that may otherwise be applicable.

Article 7

(1) The designated airline of each Contracting Party shall, in all respects, enjoy fair and equal opportunity for the carriage of international traffic between and beyond the territories of the two Contracting Parties.

(2) In the operation by the designated airline of either Contracting Party of the agreed air services the interests of the designated airline of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same route.

(3) The capacity to be provided, the frequency of services to be operated and the nature of air service that is, transiting through or terminating in the territory of the other Contracting Party shall be agreed between the designated airlines in accordance with the provisions of this Article. Such agreement shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

(4) Any increase in the capacity to be provided or frequency of services to be operated by the designated airline of either Contracting Party shall be agreed, in the first instance, between the designated airlines and shall be subject to the approval of the aeronautical authorities on the basis of the estimated requirements of traffic between the territories of the two Contracting Parties and any other traffic to be jointly agreed and determined. Pending such agreement or settlement, the capacity and frequency entitlements already in force shall prevail.

(5) If the designated airlines of the Contracting Parties fail to agree on any matter on which their agreement is required under the provisions of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement thereon.

(6) The capacity to be provided, the frequency of services to be operated and the nature of air service, that is, transiting through or terminating in the territory of the other Contracting Party as agreed to in accordance with the provisions of this Article shall be specified in an exchange of letters between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Artikel 8

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

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

Artikel 9

(1) Die Tarife, die auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht angewendet werden, werden unter Berücksichtigung aller Umstände, wie der Kosten des Betriebs, 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.

(2) Die Tarife werden wenn möglich für jede Linie zwischen den beteiligten bezeichneten Unternehmen vereinbart. Hierbei richten sich die bezeichneten Unternehmen nach den Beschlüssen, die aufgrund des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) angewendet werden können, oder die bezeichneten Unternehmen vereinbaren nach Konsultationen mit den Luftfahrtunternehmen dritter Staaten, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, die Tarife wenn möglich unmittelbar.

(3) Die auf diese Weise vereinbarten Tarife werden den Luftfahrtbehörden der beiden 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 setzen die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien die Tarife derjenigen Linien und Linienteile, für die eine Übereinstimmung nicht zustande gekommen ist, im Einvernehmen fest.

(5) Können sich die Luftfahrtbehörden über die Genehmigung eines ihnen nach Absatz 3 vorgelegten Tarifs oder über die Festsetzung eines Tarifs nach Absatz 4 nicht einigen, so wird die Angelegenheit den Vertragsparteien zur Regelung nach Artikel 13 vorgelegt.

(6) Bis zur Festlegung der Tarife nach diesem Artikel gelten die bereits in Kraft befindlichen Tarife.

Artikel 10

Jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei kann in den Flughäfen und Städten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei, in denen es eine eigene Vertretung zu unterhalten beabsichtigt, sein eigenes Personal für seine Geschäfte unterhalten und beschäftigen. Arbeitserlaubnisse werden entsprechend den Gesetzen und sonstigen Vorschriften der Vertragsparteien erteilt. Sieht ein bezeichnetes Unternehmen von der Einrichtung einer eigenen Organisation in Flughäfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ab, so läßt es nach Möglichkeit die in Betracht kommenden Arbeiten durch das Personal dieser Flughäfen oder eines von der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a bezeichneten Unternehmens ausführen.

Article 8

(1) The designated airlines shall communicate to the aeronautical authorities of the Contracting Parties not later than thirty days prior to the initiation of air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. This shall likewise apply to later changes.

(2) The aeronautical authorities of either Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statistical data of the designated airlines as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by any designated airline of the first Contracting Party on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2. 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) The rates to be charged for passengers and cargo on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2, shall be fixed with due regard to all factors, such as cost of operation, a 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.

(2) The rates shall, if possible, be agreed for each route between the designated airlines concerned. For this purpose the designated airlines shall be guided by such decisions as are applicable under the traffic conference procedure of the International Air Transport Association (IATA), or shall, 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.

(3) Any rates so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties not later than thirty days prior to the proposed date of their introduction. This period may be reduced in special cases if the aeronautical authorities so agree.

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

(5) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any rates submitted to them under paragraph (3) or on the determination of any rates under paragraph (4) the matter shall be referred to the Contracting Parties for settlement in accordance with the provisions of Article 13.

(6) Pending determination of the rates in accordance with the provisions of this Article, the rates already in force shall prevail.

Article 10

Each airline designated by either Contracting Party may maintain and employ its own personnel for its business transactions in the airports and cities in the territory of the other Contracting Party where it intends to maintain an agency. Work permits shall be granted subject to the laws and regulations of the Contracting Parties. If a designated airline refrains from establishing its own organization at airports in the territory of the other Contracting Party, it shall have its work performed, as far as possible, by the personnel of such airports or of an airline designated by the other Contracting Party in accordance with sub-paragraph (a) of paragraph (1) of Article 3.

Artikel 11

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

Artikel 12

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans oder von Auslegungsfragen kann eine Vertragspartei jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gleiche gilt für die Erörterung der Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel 11 ohne Erfolg geblieben ist. Die Konsultation beginnt binnen sechzig Tagen nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

Artikel 13

Entsteht eine Streitigkeit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens, so werden sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bemühen, sie durch Verhandlungen untereinander beizulegen; gelingt dies nicht, so ist die Streitigkeit den Vertragsparteien zur Beilegung zu unterbreiten.

Artikel 14

Tritt ein von den 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 15

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

Artikel 16

Dieses Abkommen tritt an die Stelle aller bisherigen Abkommen zwischen den Vertragsparteien auf dem Gebiet des internationalen Fluglinienverkehrs.

Artikel 17

(1) Dieses Abkommen tritt dreißig Tage nach dem Tag in Kraft, an dem die Regierung der Bundesrepublik Deutschland der Regierung von Mauritius mitteilt, daß die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Abkommens erfüllt sind.

(2) Jede Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit schriftlich kündigen. Es tritt dann ein Jahr nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft.

Geschehen zu Port Louis am 26. Februar 1974 in vier Urschriften, je zwei in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Article 11

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

Article 12

Consultation may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of discussing amendments to the present Agreement or to the Route Schedule or questions relating to interpretation. The same applies to discussions concerning the application of the present Agreement if either Contracting Party considers that an exchange of views within the meaning of Article 11 has not produced any satisfactory results. Such consultation shall begin within sixty days from the date of receipt by the other Contracting Party of any such request.

Article 13

If any dispute arises relating to the interpretation or application of the present Agreement the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to settle it by negotiations between themselves, failing which the dispute shall be referred to the Contracting Parties for settlement.

Article 14

In the event of a general multilateral air transport convention accepted by the Contracting Parties entering into force, the provisions of such 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 provision of the multilateral convention, shall take place in accordance with Article 12.

Article 15

The present Agreement, any amendments to it and any exchange of notes under paragraph (2) of Article 2 shall be communicated to the International Civil Aviation Organization (ICAO) for registration.

Article 16

The present Agreement shall replace any previous agreements on international air services between the Contracting Parties.

Article 17

(1) The present Agreement shall enter into force thirty days from the date on which the Government of the Federal Republic of Germany informs the Government of Mauritius that its constitutional requirements for the entry into force of the present Agreement have been fulfilled.

(2) Each Contracting Party may at any time give written notice of termination of the present Agreement. It shall then expire one year from the date of receipt of such notice by the other Contracting Party.

Done at Port Louis, on the 26th February 1974 in two original copies each in the German and English languages. Both texts shall be equally authentic.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
For the Government of the Federal Republic of Germany

A. Vestring

Für die Regierung von Mauritius
For the Government of Mauritius
S. Ramgoo Lam

Denkschrift zum Abkommen

I. Allgemeines

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

Das deutsch-mauritische Luftverkehrsabkommen ist das 66. Luftverkehrsabkommen, das den gesetzgebenden Körperschaften nach Wiederherstellung der Luftfreiheit zur Zustimmung vorgelegt wird. Es wurde nach abschließenden Delegationsverhandlungen, die in der Zeit vom 5.–7. Oktober 1970 in Bonn stattfanden, am 26. Februar 1974 in Port Louis unterzeichnet.

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

II. Besonderes

Das Abkommen entspricht seinem Inhalt nach 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 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, das heißt Rechte zur entgeltlichen Beförderung von Personen, Post oder Fracht innerhalb des Hoheitsgebietes einer Vertragspartei, nicht beansprucht werden können.

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

Artikel 5 stellt sicher, daß das bezeichnete Unternehmen der einen Vertragspartei im Hoheitsgebiet der an-

deren Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderen Luftfahrteinrichtungen nicht mit höheren Gebühren belastet wird als ein inländisches Luftfahrtunternehmen.

Artikel 6 bestimmt, daß Luftfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände, Ersatzteile und Luftfahrtbetriebsstoffe sowie Bordvorräte, die bei der Durchführung des Fluglinienverkehrs in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingeführt werden, frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben bleiben.

Die übliche Bordausrüstung sowie Materialien und Vorräte, die an Bord eines Luftfahrzeuges verbleiben, unterliegen nicht den sonst für sie geltenden Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

Artikel 7 gewährleistet in jeder Beziehung die volle Gleichberechtigung der beiderseitigen Luftfahrtunternehmen und legt die Grundsätze und das Verfahren fest, nach denen die Art, die Häufigkeit und die Kapazität der beiderseitigen Flugliniendienste vereinbart werden.

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

Artikel 10 regelt u. a. die Unterhaltung und Beschäftigung eigenen Personals.

Artikel 11 bis 17 befassen sich mit der Anwendung eines von beiden Vertragsparteien angenommenen mehrseitigen Luftverkehrsübereinkommens, mit dem Meinungsaustausch der Luftfahrtbehörden, der Konsultation zwischen den Vertragsparteien und der Beilegung von Streitigkeiten. Entsprechende Regelungen sind in den Luftverkehrsabkommen üblich und zum Ausgleich möglicher Meinungsverschiedenheiten zweckmäßig. Sie enthalten darüber hinaus die international üblichen Kündigungs-, Registrierungs- und Schlußbestimmungen.

III. Geltungsbereich

Im Hinblick auf Artikel 5 des Zwölften Teils des Überleitungsvertrages 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.

