

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Abkommen vom 3. Oktober 1978
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Elfenbeinküste
über den Luftverkehr**

A. Zielsetzung

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

B. Lösung

Die Republik Elfenbeinküste 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 nichtgesicherten Verkehrsrechten.

D. Kosten

Es entstehen keine Kosten.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (34) – 971 05 – Lu 57/82

Bonn, den 17. Februar 1982

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 3. Oktober 1978 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Elfenbeinküste über den Luftverkehr mit Begründung und Vorblatt.

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

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 508. Sitzung am 12. Februar 1982 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Schmidt

**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Abkommen vom 3. Oktober 1978
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Elfenbeinküste
über den Luftverkehr**

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

Artikel 1

Dem in Bonn am 3. Oktober 1978 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Elfenbeinküste 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. 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 17 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 Elfenbeinküste
über den Luftverkehr**

**Accord
entre la République fédérale d'Allemagne
et la République de Côte d'Ivoire
relatif au transport aérien**

Die Bundesrepublik Deutschland
und
die Republik Elfenbeinküste –

in dem Wunsche, die Entwicklung des Luftverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu fördern und die internationale Zusammenarbeit in diesem Bereich weitestgehend zu verwirklichen;

in dem Wunsche, auf diesen Luftverkehr die Grundsätze und die Bestimmungen des Abkommens von Chicago vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt anzuwenden –

sind wie folgt übereingekommen:

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 Republik Elfenbeinküste der für die Zivilluftfahrt zuständige Minister oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen Behörden 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 internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll.

(2) Die Begriffe „Hoheitsgebiet“, „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“ und „Landung zu nicht gewerblichen Zwecken“ haben für die Anwendung dieses Abkommens 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) Eine Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien

- a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen,
- b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet zu nicht gewerblichen Zwecken zu landen,
- c) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet an den Punkten, die in den nach Absatz 2 festgelegten Linien aufgeführt sind, zu

La République fédérale d'Allemagne
et
la République de Côte d'Ivoire –

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

désireuses d'appliquer à ces transports les principes et les dispositions de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 Décembre 1944;

sont convenues de ce qui suit:

Article 1

(1) Au sens du présent Accord et à moins qu'il n'en résulte autrement du texte, on entendra par:

- a) – «Autorité aéronautique»: en ce qui concerne la République fédérale d'Allemagne, le Ministre fédéral des Transports; en ce qui concerne la République de Côte d'Ivoire le Ministre chargé de l'aviation civile; ou dans l'un et l'autre cas, toute personne ou tout service autorisé à assumer les fonctions dévolues à ces autorités;
- b) – «entreprise désignée»: une entreprise de transports aériens qu'une Partie contractante désignera par écrit à l'autre Partie contractante, conformément à l'Article 3 du présent Accord, comme étant une entreprise qui exploitera les services aériens internationaux sur les routes fixées au Paragraphe 2 de l'Article 2.

(2) Les termes de «territoire», «service aérien», «service aérien international» et «escale non commerciale» ont, pour l'application du présent Accord, la signification fixée aux Articles 2 et 96 de la Convention du 7 Décembre 1944 relative à l'Aviation Civile Internationale dans le dernier texte en vigueur.

Article 2

(1) Chaque Partie contractante accordera à l'autre Partie contractante, en vue de l'exploitation des services aériens internationaux par les entreprises désignées sur les routes fixées conformément au Paragraphe 2 du présent Article:

- a) le droit de survoler son territoire sans y faire escale,
- b) le droit de faire dans son territoire des escales non commerciales et
- c) le droit de faire escale aux points de son territoire qui sont touchés par les routes fixées conformément au Para-

landen, um Fluggäste, Post und Fracht gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

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

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 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, erteilt vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 und vorbehaltlich des Artikels 9 die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs unverzüglich.

(3) Eine 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) Eine 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) Eine 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 daraus sich 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 Betriebes oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

(2) Eine Vertragspartei kann durch schriftliche Mitteilung an die andere Vertragspartei ein von ihr bezeichnetes 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 eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, sind nicht höher als die Gebühren, die für Luftfahrzeuge eines inländischen Unternehmens in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

graphie 2 du présent Article, afin de prendre ou de déposer, à des fins commerciales, des passagers, du courrier et/ou des marchandises.

(2) Les routes sur lesquelles les entreprises désignées par les Parties contractantes sont autorisées à exploiter des services aériens internationaux seront fixées dans un tableau de routes qui fera l'objet d'un échange de notes entre les Gouvernements des Parties contractantes.

Article 3

(1) L'exploitation des services aériens internationaux sur les routes fixées au Paragraphe 2 de l'Article 2 du présent Accord pourra commencer à tout moment:

- a) lorsque la Partie contractante, à laquelle les droits mentionnés au Paragraphe 1 de l'Article 2 sont accordés, aura désigné par écrit une entreprise, et
- b) lorsque la Partie contractante qui accorde ces droits aura autorisé l'entreprise désignée à ouvrir les services aériens.

(2) Sous réserve des dispositions des Paragraphes 3 et 4 du présent Article et sous réserve des dispositions de l'Article 9 du présent Accord, la Partie contractante qui accorde ces droits donnera, sans délai, l'autorisation d'exploiter les services aériens internationaux.

(3) Chaque Partie contractante pourra demander à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements de la première Partie contractante pour l'exploitation des services aériens internationaux.

(4) Chaque Partie contractante pourra refuser à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante l'exercice des droits prévus à l'Article 2 du présent Accord si ladite entreprise n'est pas en mesure d'apporter, sur demande, la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de nationaux – personnes physiques ou morales – de l'autre Partie contractante, ou entre les mains de cette Partie contractante elle-même.

Article 4

(1) Chaque Partie contractante pourra révoquer l'autorisation accordée en application du Paragraphe 2 de l'Article 3 du présent Accord, ou la soumettre à des conditions restrictives, si une entreprise désignée ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde les droits, n'observe pas les dispositions du présent Accord ou ne remplit pas les obligations qui en découlent. Il en sera de même si la preuve mentionnée au Paragraphe 4 de l'Article 3 du présent Accord n'est pas apportée. Chaque Partie contractante ne fera usage de ce droit qu'après une consultation, conformément à l'Article 12 du présent Accord, à moins qu'un arrêt immédiat de l'exploitation ou l'application de conditions restrictives ne soient nécessaires pour prévenir de nouvelles conventions aux lois ou règlements.

(2) Chaque Partie contractante pourra, moyennant notification écrite à l'autre Partie contractante, remplacer par une autre entreprise, dans les conditions prévues à l'Article 3 du présent Accord, une entreprise désignée par elle. La nouvelle entreprise désignée jouira des mêmes droits et sera soumise aux mêmes obligations que l'entreprise qu'elle remplace.

Article 5

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

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.

(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) Eine 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) Der Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs zwischen dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland und dem Hoheitsgebiet der Republik Elfenbeinküste und umgekehrt, der auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien erfolgt, ist für die beiden Länder ein grundlegendes und wichtiges Recht.

(2) Die beiden Vertragsparteien kommen überein, auf allen Gebieten, die mit der Ausübung der in diesem Abkommen gewährten Rechte in Zusammenhang stehen, den Grundsatz der Gleichheit und Gegenseitigkeit anzuwenden. Die von jeder der beiden Vertragsparteien bezeichneten Unternehmen müssen einer gerechten und gleichen Behandlung gewiß sein und gleiche Möglichkeiten und Rechte haben.

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

(4) Der vereinbarte Linienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot mit einem als vernünftig anzusehenden Nutzungsgrad bereitzustellen, das der normalen und vernünftigerweise voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, die das Unternehmen bezeichnet hat.

(5) Das von einer der Vertragsparteien bezeichnete Unternehmen kann die Nachfrage, die in bezug auf die Beförderung zwischen dem Hoheitsgebiet der von den vereinbarten Linien

Article 6

(1) Les aéronefs qu'utilise une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes et qui pénètrent sur le territoire de l'autre Partie contractante pour en ressortir ou pour le survoler, seront, y compris les carburants, lubrifiants, pièces de rechange, objets d'équipement usuels et approvisionnements de bord, exempts des droits de douane et autres taxes prélevées sur les marchandises à l'entrée, à la sortie ou en transit. Cette exemption s'appliquera aussi dans la mesure où les marchandises se trouvant à bord des aéronefs en question sont utilisées pendant le survol du territoire de la Partie contractante mentionnée en dernier lieu.

(2) Les carburants, lubrifiants, approvisionnements de bord, pièces de rechange et objets d'équipement usuels, introduits temporairement dans le territoire de l'une des Parties contractantes pour y être, immédiatement ou après entreposage, montés sur les aéronefs d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante ou pris à bord de toute autre manière, ou pour être réexportés d'une autre façon du territoire de la Partie contractante mentionnée en premier lieu, seront exempts des droits de douane et autres taxes mentionnés au Paragraphe 1 du présent Article.

(3) Les carburants et lubrifiants pris, dans le territoire de l'une des Parties contractantes, à bord des aéronefs d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, et qui sont utilisés dans le service aérien international, seront exempts des droits de douane et autres taxes mentionnés au Paragraphe 1 du présent Article, et de toutes taxes spéciales éventuelles sur la consommation.

(4) Chaque Partie contractante pourra placer sous contrôle douanier les marchandises mentionnées aux Paragraphes 1 à 3 du présent Article.

(5) Dans la mesure où il ne sera pas perçu de droits de douane et autres taxes pour les marchandises mentionnées aux Paragraphes 1 à 3 du présent Article, ces marchandises ne seront pas soumises aux prohibitions et restrictions économiques à l'entrée, à la sortie et au transit qui leur seraient applicables par ailleurs.

Article 7

(1) L'exploitation des services agréés entre le territoire de la République fédérale d'Allemagne et le territoire de la République de Côte d'Ivoire ou vice versa, services exploités sur les routes fixées conformément au Paragraphe 2 de l'Article 2 du présent Accord, constitue pour les deux pays un droit fondamental et primordial.

(2) Les deux Parties contractantes sont d'accord pour faire appliquer le principe de l'égalité et de la réciprocité dans tous les domaines relatifs à l'exercice des droits résultant du présent Accord. Les entreprises désignées par chacune des deux Parties contractantes seront assurées d'un traitement juste et équitable, et devront bénéficier de possibilités et de droit égaux.

(3) Elles devront, sur les parcours communs, prendre en considération leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter indûment leurs services.

(4) Sur chacune des routes fixées conformément au Paragraphe 2 de l'Article 2 du présent Accord les services agréés auront pour objectif primordial la mise en œuvre, à un coefficient d'utilisation tenu pour raisonnable, d'une capacité adaptée aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles du trafic aérien international en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise exploitant lesdits services.

(5) L'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes pourra satisfaire dans la limite de la capacité globale prévue au Paragraphe 4 du présent Article, aux besoins du trafic

berührten dritten Staaten und dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei besteht unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs im Rahmen des in Absatz 4 genannten Beförderungsangebots befriedigen.

(6) 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.

(7) Falls das bezeichnete Unternehmen der einen Vertragspartei auf einer oder mehreren Linien das ihr zustehende Beförderungsangebot ganz oder teilweise nicht ausnützt, kann es dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei für einen bestimmten Zeitraum dieses Angebot ganz oder teilweise übertragen. Das bezeichnete Unternehmen, das seine Rechte ganz oder teilweise übertragen hat, kann diese am Ende des genannten Zeitraums wieder übernehmen.

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. Entsprechendes gilt 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 des 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 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.

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

(3) Die auf diese Weise vereinbarten Tarife werden den Luftfahrtbehörden der 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

entre les territoires des Etats tiers situés sur les routes convenues et le territoire de l'autre Partie contractante, compte tenu des services locaux et régionaux.

(6) 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 cette augmentation temporaire de trafic. Elles en rendront compte immédiatement aux Autorités aéronautiques de leurs pays respectifs qui pourront se consulter si elles le jugent utile.

(7) Au cas où l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes n'utiliserait pas sur une ou plusieurs routes soit une fraction, soit la totalité de la capacité de transport qu'elle peut offrir compte tenu de ses droits, elle pourra transférer à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante pour un temps déterminé, la totalité ou une fraction de la capacité de transport en cause. L'entreprise désignée qui aura transféré tout ou partie de ses droits pourra les reprendre au terme de ladite période.

Article 8

(1) Les entreprises désignées indiqueront aux Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, trente jours au plus tard avant l'ouverture des services aériens sur les routes fixées conformément au Paragraphe 2 de l'Article 2 du présent Accord, le type de service, les types d'avions envisagés, ainsi que les horaires. La même règle sera valable, par analogie, pour les changements ultérieurs.

(2) L'Autorité aéronautique de l'une des Parties contractantes fournira sur demande à l'Autorité aéronautique de l'autre Partie contractante toutes données statistiques régulières ou autres des entreprises désignées pouvant être équitablement sollicitées pour contrôler la capacité de transport offerte par une entreprise désignée par la première Partie contractante sur les routes fixées conformément au Paragraphe 2 de l'Article 2 du présent Accord. Ces données contiendront toutes les indications nécessaires pour déterminer le volume ainsi que l'origine et la destination du trafic.

Article 9

(1) Les tarifs qui sont appliqués, sur les routes fixées conformément au Paragraphe 2 de l'Article 2 du présent Accord, 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.

(2) Les tarifs seront convenus, si possible, pour chaque route entre les entreprises désignées intéressées. 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. A cet égard, les entreprises désignées tiendront compte des décisions applicables en vertu de la procédure pour l'établissement des tarifs fixée par l'Association du Transport Aérien International (I.A.T.A.).

(3) Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des Autorités aéronautiques des Parties contractantes au moins trente jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Ce délai pourra 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 Paragraphe 2 du présent Article, ou si une Partie contractante déclare ne pas pouvoir consentir aux tarifs qui lui ont été soumis conformément au

Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien die Tarife derjenigen Linien und Linienteile, für die eine Übereinstimmung nicht zustande gekommen ist, im Einvernehmen fest.

(5) Wird zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien ein Einvernehmen nach Absatz 4 nicht erzielt, so wird Artikel 13 angewendet. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, kann die Vertragspartei, die sich mit einem Tarif nicht einverstanden erklärt hat, von der anderen Vertragspartei die Aufrechterhaltung des vorher in Kraft befindlichen Tarifs verlangen.

Artikel 10

Jede Vertragspartei gewährleistet gegenüber der anderen Vertragspartei, daß die Überschüsse der Erträge, die in ihrem Hoheitsgebiet aus der Beförderung von Fluggästen, Post und Fracht von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei erwirtschaftet worden sind, ohne Steuern und Abgaben zum amtlichen Wechselkurs frei transferiert werden können.

Artikel 11

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung bei der Anwendung und Auslegung dieses Abkommens 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

(1) Falls eine Streitigkeit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 12 beigelegt werden kann, ist sie auf Antrag einer Vertragspartei einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(2) Das Schiedsgericht besteht aus drei Mitgliedern. Jede Vertragspartei bestellt ein Mitglied; diese beiden Mitglieder einigen sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann.

(3) Werden die beiden Mitglieder nicht innerhalb von zwei Monaten bestellt, nachdem eine Vertragspartei vorgeschlagen hat, den Streitfall auf dem Schiedsweg zu regeln, oder sind sich im Lauf des folgenden Monats die Mitglieder nicht über die Bestellung eines Obmanns einig geworden, so kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer Vertragspartei oder ist er aus einem anderen Grund verhindert, so soll der Vizepräsident, der ihn vertritt, die Ernennung vornehmen.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit, wenn es ihm nicht gelingt, die Streitigkeit auf gutlichem Weg 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 Lauf des Verfahrens angeordnet werden, sowie dem Schiedsspruch nachzukommen; dieser wird in allen Fällen als endgültig betrachtet.

Paragraphe 3 du présent Article, les Autorités aéronautiques des 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 Paragraphe 4 du présent Article n'est pas réalisé entre les Autorités aéronautiques des Parties contractantes, l'Article 13 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.

Article 10

Chaque Partie contractante s'engage à assurer à l'autre Partie contractante le libre transfert, aux taux officiels, sans taxes et impôts, des excédents de recettes sur les dépenses réalisés sur son territoire à raison du transport de passagers, courrier et marchandises effectués par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

Article 11

En cas de besoin, un échange de vues aura lieu entre les Autorités aéronautiques des Parties contractantes, afin d'assurer une coopération étroite et une entente dans l'application et l'interprétation du présent Accord.

Article 12

En vue d'examiner les modifications à apporter au présent Accord ou au tableau de routes ou d'examiner des questions d'interprétation, chaque Partie contractante pourra, à tout moment, demander qu'une consultation ait lieu. Il en sera de même en ce qui concerne l'examen de l'application de l'Accord si, de l'avis de l'une des Parties contractantes, l'échange de vues prévu à l'Article 11 n'a pas abouti. La consultation commencera dans un délai de soixante jours après réception de la demande par l'autre Partie contractante.

Article 13

(1) Au cas où un différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord n'aurait pu être réglé conformément aux dispositions de l'Article 12, il sera soumis, sur demande de l'une des Parties contractantes, à un tribunal arbitral.

(2) Ce tribunal sera composé de trois membres. Chacune des deux Parties contractantes désignera un arbitre; ces deux arbitres se mettront d'accord sur la désignation d'un ressortissant d'un Etat tiers comme Président.

(3) Si dans un délai de deux mois à dater du jour où l'une des deux Parties contractantes a proposé le règlement arbitral du litige, les deux arbitres n'ont pas été désignés, ou si, dans le cours du mois suivant 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. Si le Président possède la nationalité de l'une des Parties contractantes ou s'il est empêché pour une autre raison, c'est au Vice-Président qui le remplace qu'il appartiendra de procéder aux nominations nécessaires.

(4) Le tribunal arbitral décide à la majorité des voix, s'il ne parvient pas à régler le différend à l'amiable. Pour autant que les Parties contractantes ne conviennent rien de contraire, il établit lui-même ses principes de procédures 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) 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.

(7) Jede Vertragspartei übernimmt die Kosten ihres Mitglieds sowie die Hälfte der Kosten für den benannten Obmann.

Artikel 14

Dieses Abkommen wird mit jeder mehrseitigen Übereinkunft in Übereinstimmung gebracht, die für beide Vertragsparteien wirksam wird.

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 bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich in Abidjan ausgetauscht.

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

(3) Eine Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit schriftlich kündigen. Das Abkommen tritt ein Jahr nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft.

Geschehen zu Bonn am 3. Oktober 1978 in zwei Urschriften, jede in deutscher und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

(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.

(7) Chaque Partie contractante supportera la rémunération de l'activité de son arbitre et la moitié de la rémunération du Président désigné.

Article 14

Le présent Accord sera mis en harmonie avec toute Convention de caractère multilatéral qui viendrait à lier à la fois les deux Parties contractantes.

Article 15

Le présent Accord, toutes ses modifications et tout échange de notes effectué conformément au Paragraphe 2 de l'Article 2 seront communiqués pour enregistrement à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.).

Article 16

Le présent Accord remplacera tous les accords antérieurs conclus entre les Parties contractantes dans le domaine des services aériens internationaux réguliers.

Article 17

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

(2) Le présent Accord entrera en vigueur trente jours après l'échange des instruments de ratification.

(3) Chaque Partie contractante pourra dénoncer à tout moment le présent Accord par écrit. L'Accord expirera un an après réception de la dénonciation par l'autre Partie contractante.

Fait à Bonn le 3 octobre 1978 en double exemplaire en langues française et allemande, les deux textes faisant également foi.

Für die Bundesrepublik Deutschland
Pour la République fédérale d'Allemagne
Peter Hermes

Für die Republik Elfenbeinküste
Pour la République de Côte d'Ivoire
Théodore De Mel

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-elfenbeinische Luftverkehrsabkommen ist das 70. Luftverkehrsabkommen, das den gesetzgebenden Körperschaften nach Wiederherstellung der Luft-hohheit zur Zustimmung vorgelegt wird. Es wurde nach abschließenden Delegationsverhandlungen, die in der Zeit vom 5. bis 11. Oktober 1977 in Abidjan stattfanden, am 3. Oktober 1978 in Bonn unterzeichnet.

Die eingeräumten Verkehrsrechte sind in einem Fluglinienplan festgelegt, der am Tage der Unterzeichnung des Abkommens durch Notenaustausch (siehe Artikel 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 das Verfahren für 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 anderen Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer 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 wirtschaftlichen 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 der Vertragsparteien insbesondere den Austausch statistischer Unterlagen zur Nachprüfung des Beförderungsangebotes, des Verkehrsumfanges sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs vor und bildet insoweit 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 den Transfer der Überschüsse der Erträge, die von den bezeichneten Unternehmen in Verbindung mit der Beförderung erwirtschaftet sind.

Artikel 11 bis 14 befassen sich mit dem Meinungsaustausch der Luftfahrtbehörden, der Konsultation zwischen den Vertragsparteien, der Beilegung von Streitigkeiten einschließlich Schiedsverfahren und der Anpassung dieses Abkommens an jede mehrseitige Übereinkunft, die für beide Vertragsparteien wirksam wird. Entsprechende Regelungen sind in den Luftverkehrsabkommen üblich und zum Ausgleich möglicher Meinungsverschiedenheiten zweckmäßig.

Artikel 15 bis 17 enthalten 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.