

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Abkommen vom 28. Januar 1986
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Gabunischen Republik
über den Luftverkehr**

A. Zielsetzung

Der internationale Fluglinienverkehr ist deutschen Luftverkehrsunternehmen grundsätzlich nur möglich, wenn die ausländischen Staaten, die angeflogen oder überflogen werden sollen, der Bundesrepublik Deutschland in einem zweiseitigen Luftverkehrsabkommen entsprechende Verkehrsrechte gewähren.

B. Lösung

Die Bundesrepublik Deutschland und die Gabunische Republik gewähren sich gegenseitig das Recht des Überflugs (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), das Recht, Fluggäste, Post und Fracht im gewerblichen internationalen Fluglinienverkehr abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit)

Kabotagerechte sind ausgeschlossen.

C. Alternativen

Vertragsloser Zustand mit nicht gesicherten Verkehrsrechten.

D. Kosten

Es entstehen keine Kosten.

Das Vorhaben wirkt sich weder auf Einzelpreise noch auf das Preisniveau, insbesondere nicht auf das Verbraucherpreisniveau, aus.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
021 (323) – 971 05 – Lu 86/91

Bonn, den 7. Oktober 1991

An den
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 28. Januar 1986 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Gabunischen Republik über den Luftverkehr mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 634. Sitzung am 27. September 1991 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Kohl

Entwurf**Gesetz
zu dem Abkommen vom 28. Januar 1986
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Gabunischen Republik
über den Luftverkehr**

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

Artikel 1

Dem in Libreville am 28. Januar 1986 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Gabunischen Republik 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 21 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung zum Vertragsgesetz**Zu Artikel 1**

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

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 105 Absatz 3 in Verbindung mit Artikel 106 Absatz 2 Nr. 5 und Absatz 3 des Grundgesetzes erforderlich, da die nach Artikel 5 des Abkommens vorgesehenen Vergünstigungen auch die Biersteuer berühren, deren Aufkommen den Ländern ganz oder teilweise zufließt.

Zu Artikel 2

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Absatz 2 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Abkommen nach seinem Artikel 21 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

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

Das Vorhaben wirkt sich weder auf Einzelpreise noch auf das Preisniveau, insbesondere nicht auf das Verbraucherepreisniveau aus, da das Abkommen neben Fragen technischer Art sowie der Rechtsgewährungen auf der Grundlage der Gegenseitigkeit nur die Art und Weise der Bestimmungen von Beförderungsentgelten, nicht aber deren Höhe, regelt.

**Abkommen
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Gabunischen Republik
über den Luftverkehr**

**Accord
entre la République fédérale d'Allemagne
et la République Gabonaise
relatif aux transports aériens**

Die Bundesrepublik Deutschland einerseits
und
die Gabunische Republik andererseits,
im folgenden als Vertragsparteien bezeichnet –

in dem Wunsch, die Entwicklung des Luftverkehrs zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Gabunischen Republik zu fördern und die internationale Zusammenarbeit in diesem Bereich soweit wie möglich zu verwirklichen;

in dem Wunsch, die Grundsätze und Bestimmungen des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt, das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, auf diesen Verkehr anzuwenden;

in der Erwägung, daß die Entwicklung des Luftverkehrs zur Erhaltung der Freundschaft und des Verständnisses zwischen den Vertragsstaaten beitragen kann –

sind wie folgt übereingekommen:

**Titel I
Allgemeine Bestimmungen**

Artikel 1

Die Vertragsparteien gewähren einander die in diesem Abkommen festgelegten Rechte im Hinblick auf die Einrichtung der in dem Unterzeichnungsprotokoll enthaltenen Fluglinienplan aufgeführten internationalen zivilen Luftverkehrsverbindungen.

Artikel 2

Für die Anwendung dieses Abkommens

1. bedeutet der Ausdruck „Zivilluftfahrt-Abkommen“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt; er umfaßt jeden nach Artikel 90 des Zivilluftfahrt-Abkommens angenommenen Anhang und jede Änderung der Anhänge oder des Zivilluftfahrt-Abkommens nach den Artikeln 90 und 94, die von den Vertragsparteien gebilligt worden ist;

2. bedeutet das Wort „Hoheitsgebiet“ für jede Vertragspartei die Landgebiete und angrenzenden Hoheitsgewässer, über welche diese Vertragspartei ihre Staatshoheit ausübt;

3. bedeutet der Ausdruck „Luftfahrtbehörden“

– in bezug auf die Gabunische Republik den Minister für zivile und kommerzielle Luftfahrt (Ministre de l'Aviation Civile et Commerciale),

La République fédérale d'Allemagne d'une part
et
la République Gabonaise d'autre part,
dénommées ci-après Parties Contractantes:

désireuses de favoriser le développement des transports aériens entre la République fédérale d'Allemagne et la République Gabonaise 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 ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

considérant que le développement des transports aériens peut contribuer à maintenir l'amitié et la compréhension entre les Etats contractants;

sont convenues de ce qui suit:

**Titre I
Dispositions générales**

Article 1

Les Parties Contractantes s'accordent réciproquement les droits spécifiés au présent Accord, en vue de l'établissement des relations aériennes civiles internationales énumérées au Tableau de routes défini dans le Protocole de signature.

Article 2

Pour l'application du présent Accord:

1. le terme «la Convention» signifie la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago le septième jour du mois de décembre 1944 et embrasse toute annexe adoptée suivant l'article 90 de la Convention et toute modification des annexes ou de la Convention conformément aux articles 90 et 94, et approuvée par les Parties Contractantes;

2. le mot «territoire» s'entend, pour chaque Partie Contractante, des régions terrestres et des eaux territoriales y adjacentes sur lesquelles ladite Partie Contractante exerce sa souveraineté;

3. l'expression «Autorités Aéronautiques» signifie:

– en ce qui concerne la République Gabonaise, le Ministre de l'Aviation Civile et Commerciale;

- in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr
- oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung solcher Aufgaben ermächtigt ist;

4. bedeutet der Ausdruck „bezeichnetes Unternehmen“ das Luftverkehrsunternehmen, das die eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei für den Betrieb des in diesem Abkommen festgelegten Fluglinienverkehrs schriftlich namentlich bezeichnet hat und das nach diesem Abkommen von der anderen Vertragspartei anerkannt worden ist;

5. haben die Ausdrücke „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“, „Luftverkehrsunternehmen“, „Landung zu nicht gewerblichen Zwecken“ die in Artikel 96 des Zivilluftfahrt-Abkommens festgelegte Bedeutung und

6. haben die Ausdrücke „Bordausrüstung“, „Bordvorräte“ und „Ersatzteile“ die in Anhang 9 des Zivilluftfahrt-Abkommens festgelegte Bedeutung;

7. bedeutet der Ausdruck „Fluglinienplan“ den im Unterzeichnungsprotokoll zu diesem Abkommen festgelegten Fluglinienplan sowie jede spätere Änderung.

Artikel 3

(1) Die Gesetze und sonstigen Vorschriften jeder Vertragspartei bezüglich des Einflugs der in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeuge in ihr Hoheitsgebiet und ihres Ausflugs aus demselben oder bezüglich des Betriebs und des Verkehrs dieser Luftfahrzeuge während ihres Aufenthalts innerhalb der Grenzen ihres Hoheitsgebiets finden auf die Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Anwendung.

(2) Die Fluggäste, die Besatzungen und die Absender von Fracht und Postsendungen sind verpflichtet, entweder persönlich oder mittels eines Dritten, der in ihrem Namen und für ihre Rechnung handelt, die Gesetze und sonstigen Vorschriften zu befolgen, die im Hoheitsgebiet jeder Vertragspartei den Einflug, den Aufenthalt und den Ausflug von Fluggästen, Besatzungen, Fracht und Postsendungen regeln, z. B. diejenigen, die für die Einreise, die Abfertigungsförmlichkeiten, die Einwanderung, den Zoll, die sich aus gesundheitspolizeilichen Vorschriften ergebenden Maßnahmen sowie die Devisenregelungen gelten.

(3) Jede Vertragspartei verpflichtet sich, ihren eigenen Luftverkehrsunternehmen bei der Anwendung der in diesem Artikel vorgesehenen Gesetze und sonstigen Vorschriften im Verhältnis zu dem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Luftverkehrsunternehmen keine Vorzugsbehandlung zu gewähren.

Artikel 4

(1) Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine, die von der Vertragspartei, bei der das Luftfahrzeug eingetragen ist, ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind, werden für die Zeit ihrer Gültigkeit von der anderen Vertragspartei als gültig anerkannt, vorausgesetzt, daß die Anforderungen, nach denen diese Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine ausgestellt oder für gültig erklärt worden sind, den Mindestanforderungen, die gemäß dem Zivilluftfahrt-Abkommen jeweils aufgestellt werden, entsprechen oder darüber hinausgehen.

(2) Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, den Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei ausgestellt oder als gültig anerkannt worden sind, für den Verkehr über ihrem Hoheitsgebiet die Anerkennung zu verweigern.

Artikel 5

(1) Die von dem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und aus ihm wieder

- en ce qui concerne la République fédérale d'Allemagne, le Ministre fédéral des Transports;
- ou dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à assumer de telles fonctions;

4. l'expression «entreprise désignée» signifie l'entreprise de transports aériens que l'une des Parties Contractantes aura nommément désignée par écrit à l'autre Partie Contractante pour exploiter les services aériens spécifiés dans le présent Accord, et qui aura été agréée par l'autre Partie Contractante, selon les dispositions dudit Accord;

5. les expressions «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transports aériens», «escale pour raisons non commerciales» ont les significations qui leur sont respectivement attribuées à l'article 96 de la Convention;

6. les expressions «équipement de bord», «provisions de bord» et «pièces de rechange» s'entendent au sens de l'annexe 9 de la Convention;

7. l'expression «Tableau de routes» signifie le tableau de services défini dans le Protocole de signature du présent Accord ainsi que toute modification ultérieure.

Article 3

(1) Les lois et règlements de chaque Partie Contractante relatifs à l'entrée et 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 désignée de l'autre Partie Contractante.

(2) Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises et envois postaux 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, marchandises et envois postaux, tels que ceux qui s'appliquent à l'entrée, aux formalités de congé, à l'immigration, aux douanes, aux mesures découlant des règlements sanitaires et aux régimes des devises.

(3) Chaque Partie Contractante s'engage à ne pas accorder de préférence à ses propres entreprises de transports aériens par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante dans l'application des lois et règlements prévus par le présent article.

Article 4

(1) Les certificats de navigabilité, ainsi que les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par la Partie Contractante dans laquelle l'aéronef est immatriculé et non périmés, seront reconnus valables par l'autre Partie Contractante, à condition toutefois que les conditions sous lesquelles ces certificats, brevets et licences ont été délivrés ou validés soient équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies en conformité avec la Convention.

(2) Chaque Partie Contractante se réserve, cependant, le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés par l'autre Partie Contractante.

Article 5

(1) Les aéronefs, utilisés par l'entreprise désignée d'une des Parties Contractantes, et qui pénètrent dans le territoire de l'autre Partie Contractante pour en ressortir, ou pour le survoler, seront, y

ausfliegen oder es überfliegen, einschließlich der Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben, vorausgesetzt, daß diese Ausrüstungen und Versorgungsgüter bis zu ihrer Wiederausfuhr an Bord der Luftfahrzeuge verbleiben.

(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 des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingeladen und eingebaut 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 des 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.

Titel II

Vereinbarter Linienverkehr

Artikel 6

Die beiden Vertragsparteien gewähren einander das Recht, den in dem Fluglinienplan festgelegten Fluglinienverkehr von jeder von ihnen betreiben zu lassen. Dieser Linienverkehr wird im folgenden als „vereinbarter Linienverkehr“ bezeichnet.

Artikel 7

(1) Jede Vertragspartei hat das Recht, der anderen Vertragspartei ein Luftverkehrsunternehmen für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs auf den im Fluglinienplan festgelegten Linien schriftlich zu bezeichnen.

(2) Nach Eingang dieser Bezeichnung muß die andere Vertragspartei vorbehaltlich des Absatzes 3 des vorliegenden Artikels und des Artikels 9 dem so bezeichneten Unternehmen unverzüglich die entsprechenden Betriebsgenehmigungen erteilen.

(3) Die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei können von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die gemäß dem Zivilluftfahrt-Abkommen durch die von den genannten Behörden üblicherweise und vernünftigerweise angewendeten Gesetze und sonstigen Vorschriften im Bereich des technischen und kommerziellen Betriebs des internationalen Fluglinienverkehrs vorgeschrieben sind.

(4) Sind die in den Absätzen 1 und 2 vorgesehenen Förmlichkeiten erfüllt, so kann das so bezeichnete und ermächtigte Unternehmen jederzeit den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs aufnehmen, vorausgesetzt, daß dies nicht geschieht, bevor ein nach Artikel 14 aufgestellter Tarif dafür in Kraft gesetzt worden ist.

Artikel 8

(1) Das von einer Vertragspartei bezeichnete Unternehmen kann in den Flughäfen und Städten der anderen Vertragspartei, in denen es eine eigene Vertretung einzurichten beabsichtigt, sein eigenes erforderliches technisches und Verwaltungspersonal unterhalten.

compris les carburants, lubrifiants, pièces de rechange, équipements normaux et provisions de bord, exonérés de droits de douane et autres taxes prélevés sur les marchandises à l'entrée, à la sortie ou en transit, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

(2) Les carburants, lubrifiants, provisions de bord, pièces de rechange et équipements normaux, introduits temporairement dans le territoire de l'une des Parties Contractantes pour y être, immédiatement ou après entreposage, embarqués et installés sur les aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante, ou pour être réexportés d'une autre façon du territoire de la Partie Contractante mentionnée en premier lieu, seront exonérés 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 de l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante, et qui sont utilisés dans le service aérien international, seront exonérés 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.

Titre II

Services agréés

Article 6

Les deux Parties Contractantes s'accordent réciproquement le droit de faire exploiter par chacune d'elles les services aériens spécifiés au Tableau de routes. Lesdits services seront dorénavant désignés par l'expression «services agréés».

Article 7

(1) Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie Contractante une entreprise de transports aériens pour l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées au Tableau de routes.

(2) Dès réception de cette désignation, l'autre Partie Contractante devra, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article et de celles de l'article 9 du présent Accord, accorder sans délai à l'entreprise ainsi désignée les autorisations d'exploitation appropriées.

(3) Les Autorités Aéronautiques de l'une des Parties Contractantes pourront exiger que l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante fasse la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites, dans le domaine de l'exploitation technique et commerciale des services aériens internationaux, par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par lesdites autorités, conformément aux dispositions de la Convention.

(4) Une fois accomplies les formalités prévues aux paragraphes 1 et 2 du présent article, l'entreprise ainsi désignée et autorisée pourra à tout moment commencer l'exploitation des services agréés, pourvu que celle-ci n'intervienne pas avant la mise en vigueur d'un tarif la régissant et établi conformément aux dispositions de l'article 14 du présent Accord.

Article 8

(1) L'entreprise désignée par une Partie Contractante pourra maintenir son propre personnel technique et administratif indispensable sur les aéroports et dans les villes de l'autre Partie Contractante où elle a l'intention d'avoir sa propre représentation.

(2) Soweit das bezeichnete Unternehmen von der Unterhaltung einer eigenen Organisation in den Flughäfen der anderen Vertragspartei absieht, läßt es nach Möglichkeit die in Betracht kommenden Arbeiten durch das Personal der Flughäfen oder des von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmens ausführen.

Artikel 9

(1) Jede Vertragspartei hat das Recht, die in Artikel 7 Absatz 2 vorgesehenen Betriebsgenehmigungen nicht zu gewähren, wenn sie nicht überzeugt ist, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Kontrolle des Unternehmens der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat, oder Staatsangehörigen dieser Vertragspartei zustehen.

(2) Jede Vertragspartei hat das Recht, eine Betriebsgenehmigung zu widerrufen, die Ausübung der in Artikel 6 festgelegten Rechte durch das bezeichnete Unternehmen der anderen Vertragspartei einzuschränken oder auszusetzen,

- a) wenn sie nicht überzeugt ist, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Kontrolle dieses Unternehmens der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat, oder Staatsangehörigen dieser Vertragspartei zustehen,
- b) wenn dieses Unternehmen die Gesetze und sonstigen Vorschriften der diese Rechte gewährenden Vertragspartei nicht befolgt oder
- c) wenn dieses Unternehmen diese Rechte nicht unter den in diesem Abkommen vorgeschriebenen Bedingungen ausübt.

(3) Sofern die Einschränkung, die Aussetzung oder der Widerruf nicht erforderlich ist, um weitere besonders schwerwiegende Verstöße gegen die genannten Gesetze und sonstigen Vorschriften zu vermeiden, darf dieses Recht erst nach der in Artikel 17 vorgesehenen Konsultation mit der anderen Vertragspartei ausgeübt werden. Scheitert diese Konsultation, so wird das Schiedsverfahren nach Artikel 18 angewandt.

Artikel 10

(1) Der Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs zwischen dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland und dem Hoheitsgebiet der Gabunischen Republik und umgekehrt, der auf den im Fluglinienplan festgelegten Linien erfolgt, ist für die beiden Vertragsparteien ein grundlegendes und wesentliches Recht.

(2) Die beiden Vertragsparteien achten darauf, daß in allen Bereichen, die mit der Ausübung der sich aus diesem Abkommen ergebenden Rechte in Zusammenhang stehen, der Grundsatz der Gleichheit und Gegenseitigkeit angewendet wird.

(3) Den bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien wird eine gerechte und gleiche Behandlung zugesichert; sie müssen gleiche Möglichkeiten und Rechte haben und den Grundsatz einer gleichen Aufteilung des Beförderungsangebots für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs beachten.

(4) Sie haben auf den gemeinsamen Strecken auf ihre gegenseitigen Interessen Rücksicht zu nehmen, um ihren jeweiligen Linienverkehr nicht ungebührlich zu beeinträchtigen.

Artikel 11

Vorbehaltlich dieses Abkommens genießt das von jeder Vertragspartei bezeichnete Unternehmen die folgenden Vorrechte beim Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs auf einer festgelegten Linie:

- a) das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen,
- b) in ihrem Hoheitsgebiet zu nicht gewerblichen Zwecken zu landen,
- c) in ihrem Hoheitsgebiet an den im Fluglinienplan festgelegten Punkten zu landen, um Fluggäste, Fracht und Post im internationalen Verkehr aufzunehmen oder abzusetzen.

(2) Dans la mesure où l'entreprise désignée renonce à avoir une organisation propre sur les aéroports de l'autre Partie Contractante, elle chargera, autant que possible, des travaux éventuels le personnel des aéroports ou celui de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

Article 9

(1) Chaque Partie Contractante aura le droit de ne pas accorder les autorisations d'exploitation prévues au paragraphe 2 de l'article 7 lorsque ladite Partie Contractante n'est pas convaincue qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci.

(2) Chaque Partie Contractante aura le droit de révoquer une autorisation d'exploitation, de limiter ou de suspendre l'exercice, par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, des droits spécifiés à l'article 6 du présent Accord lorsque:

- a) elle ne sera pas convaincue qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise, ou à des ressortissants de celle-ci, ou que
- b) cette entreprise ne se sera pas conformée aux lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces droits, ou que
- c) cette entreprise n'exploitera pas ces droits dans les conditions prescrites par le présent Accord.

(3) A moins que la limitation, la suspension ou la révocation ne soit nécessaire pour éviter de nouvelles infractions particulièrement graves auxdits lois et règlements, un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation, prévue à l'article 17, avec l'autre Partie Contractante. En cas d'échec de cette consultation, il sera recouru à l'arbitrage conformément à l'article 18 du présent Accord.

Article 10

(1) L'exploitation des services agréés entre le territoire de la République Gabonaise et le territoire de la République fédérale d'Allemagne et vice versa, services exploités sur les routes spécifiées au Tableau de routes, constitue pour les deux Parties Contractantes 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.

(3) Les entreprises désignées des deux Parties Contractantes seront assurées d'un traitement juste et équitable; elles devront bénéficier de possibilités et de droits égaux et respecter le principe d'une répartition égale de la capacité à offrir pour l'exploitation des services agréés.

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

Article 11

Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée par chaque Partie Contractante jouira des privilèges suivants en exploitant un service agréé sur une route spécifiée:

- a) survoler sans atterrir le territoire de l'autre Partie Contractante;
- b) faire escale sur ledit territoire pour des fins non commerciales, et
- c) faire escale sur ledit territoire aux points spécifiés au Tableau de routes en vue d'embarquer ou de débarquer en trafic international des passagers, des marchandises et du courrier.

Artikel 12

(1) Auf jeder der im Fluglinienplan festgelegten Linien dient der vereinbarte Linienverkehr vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das dem üblichen und vernünftigerweise voraussehbaren Bedarf des internationalen Luftverkehrs von und nach dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, die das diesen Linienverkehr betreibende Unternehmen bezeichnet hat.

(2) Das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei kann den Verkehrsbedarf zwischen dem Hoheitsgebiet der von den im Fluglinienplan festgelegten Linien berührten dritten Staaten und dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Linienverkehrs im Rahmen des in Absatz 1 vorgesehenen Gesamtbeförderungsangebots befriedigen.

(3) Um den Erfordernissen eines unvorhergesehenen oder zeitweiligen Verkehrsaufkommens auf denselben Linien gerecht zu werden, haben die bezeichneten Unternehmen miteinander geeignete Maßnahmen zur Bewältigung dieser vorübergehenden Erhöhung des Verkehrsaufkommens zu untersuchen. Sie legen das Ergebnis ihrer Konsultationen den Luftfahrtbehörden ihres jeweiligen Landes zur Genehmigung vor, die einander konsultieren können, falls sie dies für zweckdienlich halten.

(4) Falls das bezeichnete Unternehmen der einen Vertragspartei auf einer oder mehreren Linien das von ihr bereitzustellende Beförderungsangebot ganz oder teilweise nicht ausnutzen möchte, verständigt es sich mit dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei, um diesem für einen bestimmten Zeitraum dieses Angebot ganz oder teilweise zu übertragen. Das bezeichnete Unternehmen, das seine Rechte ganz oder teilweise übertragen hat, kann diese am Ende des genannten Zeitraums wieder übernehmen.

Artikel 13

(1) Die bezeichneten Unternehmen legen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien spätestens fünfundvierzig (45) Tage vor Aufnahme des Betriebs des vereinbarten Linienverkehrs die Art der Beförderung, die eingesetzten Flugzeugmuster und die vorgesehenen Flugpläne zur Genehmigung vor. Dieser Zeitraum kann bei späteren Änderungen auf dreißig (30) Tage verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

(2) Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei übermitteln den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen statistischen Unterlagen, die erforderlich sind, um das im vereinbarten Linienverkehr von dem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei bereitgestellte Beförderungsangebot zu überwachen und gegebenenfalls zu revidieren. Diese Unterlagen enthalten alle Angaben, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und der Bestimmung des von diesem Unternehmen im vereinbarten Linienverkehr beförderten Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 14

(1) Die Tarife für den vereinbarten Linienverkehr werden unter Berücksichtigung aller in Frage kommenden Umstände, einschließlich der Kosten des Betriebs, der Erzielung eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten des Dienstes, z. B. Fluggeschwindigkeit und Bequemlichkeit, der von den anderen Luftverkehrsunternehmen, welche dieselben festgelegten Linien betreiben, angewendeten Tarife, in angemessener Höhe festgesetzt. Diese Tarife werden nach den Absätzen 2 und 3 festgesetzt.

(2) Die in Absatz 1 genannten Tarife sowie die parallel dazu angewandten Provisionssätze werden, wenn möglich, für jede der festgelegten Linien zwischen den bezeichneten Unternehmen in Konsultation mit anderen Luftverkehrsunternehmen, welche diese Linie ganz oder teilweise betreiben, vereinbart. Eine solche Vereinbarung richtet sich nach Möglichkeit nach dem Tarifsetzungssystem des Internationalen Luftverkehrsverbands (IATA). Die so vereinbarten Tarife werden den Luftfahrtbehörden

Article 12

(1) Sur chacune des routes spécifiées au Tableau de routes, les services agréés auront pour objectif primordial la mise en oeuvre 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.

(2) L'entreprise désignée de chaque Partie Contractante pourra satisfaire, dans la limite de la capacité globale prévue au paragraphe 1 du présent article, aux besoins pour trafic entre les territoires des Etats tiers situés sur les routes spécifiées au Tableau de routes et le territoire de l'autre Partie Contractante, compte tenu des services locaux et régionaux.

(3) Pour répondre aux exigences d'un trafic imprévu ou momentané sur ces mêmes routes, les entreprises désignées devront étudier entre elles des mesures appropriées pour satisfaire à cette augmentation temporaire du trafic. Elles soumettront le résultat de leurs consultations à l'approbation des Autorités Aéronautiques de leurs pays respectifs qui pourront se consulter si elles le jugent utile.

(4) Au cas où l'entreprise désignée de 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 qu'elle devrait offrir compte tenu de ses droits, elle s'entendra avec l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante en vue de transférer à celle-ci, 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 13

(1) Les entreprises désignées soumettront pour approbation aux Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes, quarante-cinq (45) jours au plus tard avant le début de l'exploitation des services agréés, la nature du transport, les types d'avions utilisés et les horaires envisagés. Ce délai pourrait être réduit à trente (30) jours dans le cas de changements ultérieurs, sous réserve de l'accord desdites Autorités.

(2) Les Autorités Aéronautiques d'une Partie Contractante fourniront aux Autorités Aéronautiques de l'autre Partie Contractante, sur la demande de ces dernières, toutes les données statistiques périodiques nécessaires au contrôle et à la révision éventuelle de la capacité fournie sur les services agréés par l'entreprise désignée par la première Partie Contractante. De telles données comprendront tous les renseignements pouvant permettre de déterminer l'importance du trafic transporté par cette entreprise sur les services agréés, ainsi que l'origine et la destination d'un tel trafic.

Article 14

(1) Les tarifs sur tout service agréé seront établis à des niveaux raisonnables en prenant en considération tous les facteurs afférents, y compris le coût d'exploitation, la réalisation d'un profit raisonnable, les caractéristiques du service telles que les conditions de vitesse et de confort et les tarifs des autres entreprises de transports aériens exploitant les mêmes routes spécifiées. Ces tarifs seront fixés conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article.

(2) Les tarifs visés au paragraphe 1 ci-dessus de même que les taux de commission de gérance utilisés parallèlement à ces tarifs feront, si possible, l'objet d'un accord en ce qui concerne chacune des routes spécifiées entre les entreprises désignées en consultation avec d'autres entreprises de transports aériens exploitant tout ou partie de cette route. Et toutes les fois que ce sera possible, un pareil accord s'inspirera du système de fixation des tarifs de l'Association du Transport Aérien International (I.A.T.A.). Les

der beiden Vertragsparteien spätestens fünfundvierzig (45) Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Zeitraum kann bei späteren Änderungen auf dreißig (30) Tage verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

(3) Kommt zwischen den bezeichneten Unternehmen eine Einigung über diese Tarife nicht zustande oder kann ein Tarif aus einem anderen Grund nicht nach Absatz 2 festgesetzt werden, so bemühen sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien, nach dem in Artikel 17 vorgesehenen Konsultationsverfahren eine Regelung herbeizuführen.

(4) Wird zwischen den Luftfahrtbehörden ein Einvernehmen bezüglich der Festlegung eines Tarifs nach Absatz 2 nicht erzielt oder können sie sich über die Festlegung eines nach Absatz 3 vorgelegten Tarifs nicht einigen, so wird die Streitigkeit nach Artikel 18 geregelt.

(5) Ein Tarif tritt nicht in Kraft, wenn die Luftfahrtbehörden einer der Vertragsparteien damit nicht zufrieden sind, es sei denn, das Inkrafttreten erfolgt aufgrund des Artikels 18.

(6) Wurden Tarife gemäß diesem Artikel festgelegt, so bleiben diese Tarife so lange in Kraft, bis neue Tarife entweder durch Konsultationen oder im Rahmen eines Schiedsverfahrens nach diesem Artikel festgelegt worden sind.

Artikel 15

Die beiden Vertragsparteien kommen überein, daß ihre bezeichneten Unternehmen einander nach Bedarf konsultieren können, um ihren jeweiligen Fluglinienverkehr zu koordinieren.

Artikel 16

(1) Jede der Vertragsparteien gewährt dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei unter dem Vorbehalt der Gegenseitigkeit das Recht, den Einnahmenüberschuß im normalen Luftverkehrsbetrieb gemäß den im Hoheitsgebiet jeder Vertragspartei geltenden Gesetzen und sonstigen Vorschriften zum Gesellschaftssitz zu transferieren.

(2) Sind beide Vertragsparteien durch eine Sonderübereinkunft gebunden, so findet diese Anwendung.

Titel III

Konsultation – Schiedsverfahren – Kündigung

Artikel 17

(1) Jede Vertragspartei kann jederzeit eine Konsultation zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien hinsichtlich der Auslegung, der Anwendung oder von Änderungen dieses Abkommens beantragen.

(2) Diese Konsultation beginnt spätestens sechzig (60) Tage nach Eingang des Antrags.

(3) Änderungen dieses Abkommens, die beschlossen wurden, treten nach ihrer Bestätigung durch einen Notenwechsel auf diplomatischem Weg in Kraft.

Artikel 18

(1) Falls eine Streitigkeit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 17 entweder zwischen den Luftfahrtbehörden oder durch direkte Verhandlungen zwischen den Regierungen der Vertragsparteien beigelegt werden kann, ist sie auf Antrag einer Vertragspartei einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(2) Werden die beiden Schiedsrichter nicht innerhalb von zwei Monaten bestellt, nachdem eine Vertragspartei vorgeschlagen

tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes au moins quarante-cinq (45) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur. Ce délai pourrait être réduit à trente (30) jours dans le cas de changements ultérieurs, sous réserve de l'accord desdites Autorités.

(3) Si les entreprises désignées ne peuvent se mettre d'accord sur ces tarifs, ou si pour une autre raison un tarif ne peut être adopté conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforceront d'aboutir à un règlement selon la procédure de consultation prévue à l'article 17 du présent Accord.

(4) Si les Autorités Aéronautiques ne peuvent convenir de la fixation d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, ou ne peuvent se mettre d'accord sur la détermination d'un tarif soumis conformément aux dispositions du paragraphe 3 ci-dessus, le différend sera réglé selon les dispositions de l'article 18 du présent Accord.

(5) Aucun tarif n'entrera en vigueur si les Autorités Aéronautiques de l'une des Parties Contractantes n'en sont pas satisfaites, à moins que ce ne soit en vertu des dispositions de l'article 18 du présent Accord.

(6) Lorsque des tarifs auront été établis conformément aux dispositions du présent article, ces tarifs resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été établis soit par voie de consultation soit par recours à l'arbitrage conformément aux dispositions du présent article.

Article 15

Les deux Parties Contractantes conviennent que leurs entreprises désignées pourront se consulter chaque fois que de besoin afin de coordonner leurs services aériens respectifs.

Article 16

(1) Chacune des Parties Contractantes, sous réserve de réciprocité, accordera à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante le droit de transférer au siège social les excédents de recettes sur les dépenses dans l'exploitation aérienne normale, conformément aux lois et règlements en vigueur dans le territoire de chaque Partie Contractante.

(2) Si les deux Parties Contractantes sont liées par une convention spéciale, celle-ci sera applicable.

Titre III

Consultation – Arbitrage – Dénonciation

Article 17

(1) Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, demander une consultation entre les Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes pour l'interprétation, l'application ou les modifications du présent Accord.

(2) Cette consultation commencera, au plus tard, dans les soixante (60) jours à compter du jour de réception de la demande.

(3) Les modifications qu'il aurait été décidé d'apporter au présent Accord entreront en vigueur après leur confirmation par un échange de lettres par voie diplomatique.

Article 18

(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 17, soit entre les Autorités Aéronautiques, soit entre les Gouvernements des Parties Contractantes par voie de négociations directes, il sera soumis, sur demande d'une des Parties Contractantes, à un tribunal arbitral.

(2) Si dans un délai de deux mois à compter du jour où l'une des deux Parties Contractantes a proposé le règlement arbitral du

hat, den Streitfall auf dem Schiedsweg zu regeln, oder sind sich im Lauf des folgenden Monats die Schiedsrichter 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.

(3) 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.

(4) Die Vertragsparteien verpflichten sich, den vorläufigen Maßnahmen, die im Lauf des Verfahrens angeordnet werden, sowie dem Schiedsspruch nachzukommen; dieser muß in allen Fällen berücksichtigt werden.

(5) 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 aufgrund dieses Abkommens eingeräumt hat, beschränken, ruhen lassen oder widerrufen.

(6) Jede Vertragspartei ist für die Vergütung des von ihr bestellten Schiedsrichters und des bereitgestellten Hilfspersonals verantwortlich, und die beiden Vertragsparteien tragen alle sonstigen durch die Tätigkeit des Schiedsgerichts und des Obmanns verursachten Kosten zu gleichen Teilen.

Artikel 19

Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich und auf diplomatischem Weg ihren Beschluß notifizieren, dieses Abkommen zu kündigen. Diese Notifikation wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation übermittelt. Wird eine solche Kündigung ausgesprochen, so tritt dieses Abkommen zwölf (12) Monate nach Eingang der Notifikation bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern die Notifikation nicht vor Ablauf dieser Frist einvernehmlich zurückgezogen wird. Bestätigt die andere Vertragspartei den Eingang nicht, so gilt die Kündigung fünfzehn (15) Tage nach ihrem Eingang bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation als eingegangen.

Titel IV Schlußbestimmungen

Artikel 20

Tritt ein von beiden Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Konsultationen über die Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen aufhebt, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 17 statt.

Artikel 21

(1) Jede der Vertragsparteien notifiziert der anderen den Abschluß der nach der Verfassung für das Inkrafttreten dieses Abkommens erforderlichen Verfahren; das Abkommen tritt mit dem Datum der letzten Notifikation in Kraft.

(2) Bis zum Abschluß der in Absatz 1 genannten Verfahren wird dieses Abkommen jedoch mit dem Datum der Unterzeichnung vorläufig angewendet.

Artikel 22

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

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 du président, chaque Partie Contractante pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale de procéder aux désignations nécessaires.

(3) Le tribunal arbitral décide à la majorité de 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 procédure et détermine son siège.

(4) 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 devra dans tous les cas être prise en considération.

(5) 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.

(6) Chaque Partie Contractante sera responsable de la rétribution de l'arbitre qu'elle aura désigné et du personnel auxiliaire fourni, et les deux Parties Contractantes partageront également toutes autres dépenses occasionnées par les activités du tribunal et celles du président.

Article 19

Chaque Partie Contractante pourra à tout moment notifier à l'autre Partie Contractante par écrit et par voie diplomatique sa décision de dénoncer le présent Accord. Une telle notification sera simultanément communiquée à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Si un tel avis est donné, le présent Accord sera résilié douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'accusé de réception par l'autre Partie Contractante, la notification sera considérée comme reçue quinze (15) jours après la réception de la notification par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Titre IV Dispositions finales

Article 20

Si les deux Parties Contractantes adhèrent à une même convention multilatérale générale en matière de transport aérien, les dispositions de cette convention primeront celles du présent Accord. Les consultations visant à établir dans quelle mesure une convention multilatérale abroge, remplace, modifie ou complète le présent Accord, auront lieu conformément à son article 17.

Article 21

(1) Chacune des Parties Contractantes notifiera à l'autre l'accomplissement des procédures constitutionnellement requises pour la mise en vigueur du présent Accord qui prendra effet à la date de la dernière notification.

(2) Toutefois, en attendant l'accomplissement des procédures visées au paragraphe 1 du présent article, les dispositions du présent Accord seront provisoirement appliquées à la date de leur signature.

Article 22

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

Artikel 23

Dieses Abkommen sowie alle seine späteren Änderungen werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zur Registrierung mitgeteilt.

Zu Urkund dessen haben die unterzeichneten Bevollmächtigten nach Austausch ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten dieses Abkommen unterschrieben.

Geschehen zu Libreville am 28. Januar 1986 in zwei Urschriften, jede in deutscher und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Article 23

Le présent Accord, ainsi que toutes modifications ultérieures, seront communiqués à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.) pour y être enregistrés.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont signé le présent Accord.

Fait à Libreville, le 28 janvier 1986, en quatre exemplaires, dont deux en langue allemande et deux en langue française, chacun des quatre textes faisant également foi.

Für die Bundesrepublik Deutschland
Pour la République fédérale d'Allemagne
German Hauptmann

Für die Gabunische Republik
Pour la République Gabonaise
Michel Essonghe

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, deutschen Luftfahrtunternehmen entsprechende Verkehrsrechte gewähren.

Nach allgemeinen internationalen Gepflogenheiten werden diese Rechte grundsätzlich in zweiseitigen Luftverkehrsabkommen eingeräumt. Um ein derartiges Abkommen handelt es sich bei den am 28. Januar 1986 in Libreville unterzeichneten Luftverkehrsabkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Gabunischen Republik.

Die eingeräumten Verkehrsrechte werden in einem als Protokoll vereinbarten Fluglinienplan festgelegt. Diese Form der Vereinbarung wurde gewählt, um die Fluglinienrechte den Verkehrsanforderungen jeweils leichter und schneller anpassen zu können.

Die Rechte aus dem Abkommen werden derzeit wegen fehlender Wirtschaftlichkeit nicht ausgeübt, das Abkommen bleibt jedoch völkerrechtliche Basis dafür, daß bei entsprechendem Bedarf der internationale Linienflugverkehr zwischen den Vertragsstaaten wieder aufgenommen werden kann.

II. Besonderes

Die Artikel 1 und 6 legen in Verbindung mit einem Protokoll die Anflugpunkte fest.

Artikel 2 erläutert die im Abkommen verwendeten Begriffe.

Artikel 3 verpflichtet zur Einhaltung der innerstaatlichen Rechtsvorschriften, insbesondere hinsichtlich Einreise und gesundheitspolizeilichen und zollrechtlichen Regelungen.

Artikel 4 regelt die gegenseitige Anerkennung von Erlaubnisscheinen.

Artikel 5 gewährt auf der Basis der Gegenseitigkeit weitgehende Zoll- und Abgabefreiheit für verwendete Luftfahrzeuge einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte.

Die Artikel 7 und 9 legen Voraussetzungen und Verfahren für die Erteilung, die Verweigerung und den Widerruf der Betriebsgenehmigung zur Durchführung des Linienverkehrs fest. Von dem Recht eines Widerrufs der Betriebsgenehmigung darf grundsätzlich nur nach einer Konsultation der Vertragsparteien Gebrauch gemacht werden.

Artikel 8 regelt das Niederlassungsrecht der bezeichneten Unternehmen.

Artikel 10 statuiert das Gleichbehandlungsgebot und den Grundsatz einer gleichen Aufteilung des Beförderungsangebots.

Artikel 11 legt die sogenannten vier Freiheitsrechte der Zivilluftfahrt in den Beziehungen zwischen den Vertragsparteien fest.

Die Artikel 12 bis 16 enthalten die wirtschaftlich bedeutsamen Regelungen der Festlegung der Kapazitäten und Tarife und die damit zusammenhängenden Fragen der Flugplangenehmigung und der Zusicherung freien Gewinntransfers.

Die Artikel 17 bis 23 befassen sich mit dem Meinungsaustausch und der Beilegung von Streitigkeiten, einschließlich der Festlegung eines Schiedsverfahrens.

Entsprechende Regelungen sind in Luftverkehrsabkommen üblich und zum Ausgleich möglicher Meinungsverschiedenheiten zweckmäßig. Sie enthalten darüber hinaus die international üblichen Kündigungs-, Registrierungs- und Schlußbestimmungen, sowie eine Regelung über die vorläufige Anwendbarkeit des Abkommens.

