

Bundesgesetzblatt

Teil II

1956	Ausgegeben zu Bonn am 6. April 1956	Nr. 9
Tag	Inhalt:	Seite
4. 4. 56	Gesetz zu dem Abkommen vom 7. Juli 1955 über den Luftverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika	403
21. 3. 56	Bekanntmachung über das Inkrafttreten des Vertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Mexikanischen Staaten über den Schutz der Urheberrechte ihrer Staatsangehörigen an Werken der Tonkunst	410
27. 3. 56	Vierte Bekanntmachung über das Inkrafttreten des Abkommens zur Revision und Erneuerung des Internationalen Weizenabkommens	410

Gesetz zu dem Abkommen vom 7. Juli 1955 über den Luftverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika.

Vom 4. April 1956.

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

Artikel 1

Dem in Washington am 7. Juli 1955 unterzeichneten Abkommen über den Luftverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Der Bundesminister der Finanzen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die in Artikel 7 Buchstabe b Sätze 2

und 3 des Abkommens vorgesehenen Vergünstigungen auch für Nahrungs- und Genußmittel zu gewähren, die im internationalen Verkehr an Bord von Luftfahrzeugen der von anderen Staaten benannten Unternehmen oder von deutschen Luftfahrzeugen eingeführt werden.

Artikel 3

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 17 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet.

Bonn, den 4. April 1956.

Der Bundespräsident
Theodor Heuss

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers
Blücher

Der Bundesminister für Verkehr
Seebohm

Für den Bundesminister des Auswärtigen
Der Bundesminister für wirtschaftliche Zusammenarbeit
Blücher

Der Bundesminister der Finanzen
Schäffer

**Abkommen
über den Luftverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und den Vereinigten Staaten von Amerika**

**Air Transport Agreement
Between the Federal Republic of Germany
and the United States of America**

Die Bundesrepublik Deutschland
und
die Vereinigten Staaten von Amerika
haben in dem Wunsche, ein Abkommen zur Förderung
des Luftverkehrs zwischen ihren Gebieten zu schließen,
hierzu beglaubigte Bevollmächtigte ernannt, die wie
folgt übereingekommen sind:

Artikel 1

Im Sinne dieses Abkommens bedeuten

- a) „Luftfahrtbehörden“ in der Bundesrepublik Deutschland der Bundesminister für Verkehr sowie jede Person oder Stelle, die zur Ausübung der dem Bundesminister für Verkehr obliegenden Aufgaben ermächtigt ist,
in den Vereinigten Staaten von Amerika der Civil Aeronautics Board sowie jede Person oder Stelle, die zur Ausübung der dem Civil Aeronautics Board obliegenden Aufgaben ermächtigt ist.
- b) „Gebiet“ in bezug auf einen Staat die Landgebiete und die daran angrenzenden Küstengewässer, die unter dessen Staatsgewalt, Suzeränität, Schutzherrschaft, Mandats- oder Treuhandverwaltung stehen.
- c) „Benanntes Unternehmen“ ein Luftverkehrsunternehmen, das der eine Vertragsstaat dem anderen Vertragsstaat schriftlich als Unternehmen bezeichnet hat, das eine oder mehrere der durch Notenaustausch nach Artikel 2, Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Fluglinien betreiben wird.
- d) „Fluglinienverkehr“ der planmäßige Luftverkehr, der zur öffentlichen Beförderung von Fluggästen, Post oder Fracht durch Luftfahrzeuge betrieben wird.
- e) „Internationaler Fluglinienverkehr“ ein Fluglinienverkehr, der durch den Luftraum über dem Gebiet von mehr als einem Staat führt.
- f) „Landing zu nichtgewerblichen Zwecken“ eine Landing für andere Zwecke als zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Post oder Fracht.

Artikel 2

(1) Jeder Vertragsstaat gewährt dem anderen Vertragsstaat folgende zur Durchführung von internationalem Fluglinienverkehr durch die benannten Unternehmen erforderlichen Rechte:

- das Recht des Überflugs,
- das Recht der Landing zu nichtgewerblichen Zwecken und
- das Recht des Ein- und Ausflugs zur Durchführung von gewerblichem internationalem Verkehr mit Fluggästen, Post und Fracht an den Orten in seinem Gebiet, die bei jeder nach Artikel 2, Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Linie aufgeführt sind.

(2) Die Linien, welche die benannten Unternehmen der beiden Vertragsstaaten befugt sind zu betreiben, werden in einem Fluglinienplan aufgeführt, der zu vereinbarten und in einem diplomatischen Notenaustausch festzulegen ist.

The Federal Republic of Germany
and
the United States of America,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of promoting air communications between their respective territories,

Have accordingly appointed authorized representatives for this purpose, who have agreed as follows:

Article 1

For the purpose of the present Agreement:

- a) The term "aeronautical authorities" shall mean in the case of the United States of America, the Civil Aeronautics Board and any person or agency authorized to perform the functions exercised by the Civil Aeronautics Board and,
in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Minister of Transport and any person or agency authorized to perform the functions exercised by the said Federal Minister of Transport.
- b) The term "territory" in relation to a State shall mean the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection, mandate or trusteeship of that State.
- c) The term "designated airline" shall mean an airline that one contracting party has notified the other contracting party, in writing, to be the airline which will operate a specific route or routes listed in the exchange of notes in accordance with paragraph (2) of Article 2 of this Agreement.
- d) The term "air service" shall mean any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo.
- e) The term "international air service" shall mean an air service which passes through the air space over the territory of more than one State.
- f) The term "stop for non-traffic purposes" shall mean a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail.

Article 2

(1) Each contracting party grants to the other contracting party rights necessary for the conduct of international air services by the designated airlines, as follows:

- the rights of transit,
- of stops for non-traffic purposes,

and of commercial entry and departure for international traffic in passengers, mail and cargo at the points in its territory named on each of the routes specified in accordance with paragraph (2).

(2) The routes over which the designated airlines of the two contracting parties will be authorized to operate will be specified in a Route Schedule, mutually agreed upon, and set forth in an exchange of diplomatic notes.

Artikel 3

Der Fluglinienverkehr auf einer festgelegten Linie kann von einem oder mehreren Unternehmen eines Vertragsstaates jederzeit aufgenommen werden, nachdem dieser Vertragsstaat das betreffende oder die betreffenden Unternehmen für diese Linie benannt und der andere Vertragsstaat die entsprechende Betriebserlaubnis erteilt hat. Der andere Vertragsstaat ist vorbehaltlich des Artikels 4 dieses Abkommens verpflichtet, diese Erlaubnis zu erteilen, wobei das benannte oder die benannten Unternehmen aufgefordert werden können, vor den zuständigen Luftfahrtbehörden dieses Vertragsstaats den Nachweis zu erbringen, daß sie den Erfordernissen der von diesen Behörden im allgemeinen angewandten Gesetze und Vorschriften entsprechen, bevor ihnen die Erlaubnis zur Aufnahme des in diesem Abkommen vorgesehenen Betriebs erteilt wird.

Artikel 4

Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, die in Artikel 3 dieses Abkommens vorgesehene Betriebserlaubnis für ein von dem anderen Vertragsstaat benanntes Unternehmen zu verweigern oder zurückzuziehen, wenn ihm nicht nachgewiesen wird, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Kontrolle dieses Unternehmens bei Staatsangehörigen des anderen Vertragsstaates liegen oder wenn dieses Unternehmen die in Artikel 5 dieses Abkommens erwähnten Gesetze und Vorschriften nicht befolgt, oder wenn das Unternehmen oder die benennende Regierung es sonst unterläßt, ihren daraus sich ergebenden Verpflichtungen nachzukommen oder die Bedingungen zu erfüllen, unter denen die Rechte nach diesem Abkommen gewährt werden.

Artikel 5

(1) Die Gesetze und Vorschriften eines Vertragsstaates betreffend den Einflug in sein Gebiet oder den Ausflug aus seinem Gebiet der im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge oder betreffend den Betrieb und den Verkehr dieser Luftfahrzeuge innerhalb seines Gebietes gelten für die Luftfahrzeuge, die von den benannten Unternehmen des anderen Vertragsstaats verwendet werden, und sind von diesen Luftfahrzeugen beim Ein- oder Ausflug und innerhalb des Gebietes des ersten Vertragsstaats zu befolgen.

(2) Die Gesetze und Vorschriften eines Vertragsstaats betreffend den Einflug in sein Gebiet oder den Ausflug aus seinem Gebiet von Fluggästen, Besatzungen oder Fracht von Luftfahrzeugen, wie zum Beispiel Vorschriften betreffend Einreise, Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne, sind beim Einflug in das Gebiet oder beim Ausflug aus dem Gebiet und innerhalb des Gebietes dieses Vertragsstaats von den Fluggästen und Besatzungen des anderen Vertragsstaats oder für diese und hinsichtlich der Fracht des anderen Vertragsstaats zu befolgen.

Artikel 6

Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine, die von einem Vertragsstaat erteilt oder als gültig anerkannt sind und noch Gültigkeit besitzen, werden von dem anderen Vertragsstaat für den Betrieb der in diesem Abkommen vorgesehenen Linien und den vorgesehenen Linienverkehr als gültig anerkannt, vorausgesetzt, daß die Bedingungen, unter denen diese Zeugnisse oder Erlaubnisscheine erteilt oder für gültig erklärt worden sind, den auf Grund des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt festgelegten Mindestanforderungen entsprechen oder über diese hinausgehen. Jeder Vertragsstaat behält sich indessen das Recht vor, die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen, die seinen eigenen Staatsangehörigen von einem anderen Staat erteilt worden sind, für Flüge über seinem eigenen Gebiet zu verweigern.

Artikel 7

Um Diskriminierungen zu vermeiden und Gleichheit der Behandlung zu gewährleisten, vereinbaren beide Vertragsstaaten folgendes:

Article 3

Air service on a specified route may be inaugurated by an airline or airlines of one contracting party at any time after that contracting party has designated such airline or airlines for that route and the other contracting party has given the appropriate operating permission. Such other party shall, subject to Article 4, be bound to give this permission provided that the designated airline or airlines may be required to qualify before the competent aeronautical authorities of that party, under the laws and regulations normally applied by these authorities, before being permitted to engage in the operations contemplated by this Agreement.

Article 4

Each contracting party reserves the right to withhold or revoke the operating permission provided for in Article 3 of this Agreement from an airline designated by the other contracting party in the event that it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals of the other contracting party, or in case of failure by such airline to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 hereof, or in case of the failure of the airline or the government designating it otherwise to perform its obligations hereunder, or to fulfill the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement.

Article 5

(1) The laws and regulations of one contracting party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft utilized by the airline or airlines designated by the other contracting party, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from and while within the territory of the first contracting party.

(2) The laws and regulations of one contracting party relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew or cargo of the other contracting party upon entrance into or departure from, and while within the territory of the first contracting party.

Article 6

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one contracting party, and still in force, shall be recognized as valid by the other contracting party for the purpose of operating the routes and services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention on International Civil Aviation. Each contracting party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by another State.

Article 7

In order to prevent discriminatory practices and to assure equality of treatment, both contracting parties agree that:

- a) Jeder Vertragsstaat kann für die Benutzung der seiner Kontrolle unterstehenden öffentlichen Flughäfen und anderer Einrichtungen gerechte und angemessene Gebühren erheben oder deren Erhebung gestatten. Die Vertragsstaaten kommen jedoch überein, daß diese Gebühren nicht höher sein dürfen als sie für die Benutzung dieser Flughäfen und Einrichtungen von ihren eigenen, im gleichartigen internationalen Fluglinienverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen gezahlt werden würden.
- b) Treibstoff, Schmieröle, verbrauchbare Betriebsmittel, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Vorräte, die sich an Bord von Luftfahrzeugen der benannten Unternehmen des einen Vertragsstaates bei der Ankunft im Gebiet des anderen Vertragsstaates befinden und beim Verlassen des Gebietes dieses Vertragsstaates an Bord verbleiben, sind auf der Grundlage der Gegenseitigkeit von Zöllen, Kontrollgebühren und sonstigen innerstaatlichen Abgaben befreit. Solche Gegenstände können ohne Erhebung der Eingangsabgaben bei Flügen im Gebiet des anderen Vertragsstaates auch an Bord verbraucht werden. Für Nahrungs- und Genußmittel gilt dies jedoch nur, soweit sie in Luftfahrzeugen, die Fluggäste ausschließlich im internationalen Fluglinienverkehr befördern und bei Zwischenlandungen ständig zollamtlich überwacht werden können, zum alsbaldigen Verzehr an Bord ausgegeben werden.
- c) Treibstoff, Schmieröle, verbrauchbare Betriebsmittel, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände, die in das Gebiet des einen Vertragsstaates von dem anderen Vertragsstaat oder dessen Staatsangehörigen oder in ihrem Auftrag unter Zollüberwachung eingeführt werden und lediglich für die Verwendung in Luftfahrzeugen der benannten Unternehmen dieses Vertragsstaates im internationalen Fluglinienverkehr bestimmt sind und in diesen Luftfahrzeugen verwendet werden, sind auf der Grundlage der Gegenseitigkeit von Zöllen, Kontrollgebühren und sonstigen innerstaatlichen Abgaben befreit.
- d) Soweit die in den vorstehenden Absätzen genannten Gegenstände von Zöllen, Gebühren und Abgaben befreit sind, unterliegen sie nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchführverboten und -beschränkungen.
- a) Each of the contracting parties may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of public airports and other facilities under its control. Each of the contracting parties agrees, however, that these charges shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.
- b) Fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts, regular equipment, and stores on board aircraft of the designated airlines of one contracting party on arrival in the territory of the other contracting party and retained on board on leaving the territory of that party shall be exempt, on a basis of reciprocity, from customs duties, inspection fees and other national duties or charges. Such supplies may also be used or consumed free of customs duties and other entrance taxes aboard aircraft while in flight over the territory of the other contracting party. With respect to food stores, however, this shall apply only if the food stores are issued for immediate consumption aboard aircraft carrying passengers on international air services exclusively and furthermore if such aircraft can be continuously supervised by customs authorities in case of intermediate landings.
- c) Fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts, and regular equipment introduced into the territory of one contracting party by or on behalf of the other contracting party or its nationals under customs supervision and control, intended solely for use on, and used on, aircraft of the designated airlines of such contracting party in international services shall be exempt on a basis of reciprocity from customs duties, inspection fees and other national duties or charges.
- d) Insofar as the above-mentioned supplies are exempted from duties, fees and charges, they shall not be subject to the otherwise applicable economic prohibitions and restrictions relating to import, export and transit.

Artikel 8

Den Unternehmen jedes Vertragsstaates wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den Betrieb auf jeder der nach Artikel 2, Absatz 2 dieses Abkommens vereinbarten Linien durchzuführen

Artikel 9

Bei dem Betrieb des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2, Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Linien durch die Unternehmen eines jeden der beiden Vertragsstaaten sind die Interessen der Unternehmen des anderen Vertragsstaates zu berücksichtigen, damit der auf allen oder einem Teil der gleichen Linien betriebene Fluglinienverkehr dieser Unternehmen nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

Artikel 10

(1) Der Flugliniendienst, welcher der Öffentlichkeit von den auf Grund dieses Abkommens betriebenen Unternehmen zur Verfügung gestellt wird, soll dem öffentlichen Verkehrsbedürfnis Rechnung tragen.

(2) Zwischen beiden Vertragsstaaten besteht Einverständnis darüber, daß der von einem benannten Unternehmen auf Grund dieses Abkommens eingerichtete Fluglinienverkehr die Bereitstellung einer Kapazität zum Hauptziel hat, die der Verkehrsnachfrage zwischen dem Staate, dem das Unternehmen angehört, und den letzten Bestimmungsstaaten des Verkehrs entspricht. Das Recht, bei diesem Linienverkehr internationalen Verkehr, der für dritte Länder bestimmt ist oder aus dritten Ländern kommt, an einem oder mehreren Orten auf den gemäß Artikel 2, Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Linien

Article 8

There shall be a fair and equal opportunity for the airlines of each contracting party to operate on any route specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of this Agreement.

Article 9

In the operation by the airlines of either contracting party of the air services over the routes described in accordance with paragraph (2) of Article 2 of this Agreement, the interest of the airlines of the other contracting party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provide on all or part of the same routes.

Article 10

(1) The air services made available to the public by the airlines operating under this Agreement shall bear a close relationship to the requirements of the public for such services.

(2) It is the understanding of both contracting parties that services provided by a designated airline under the present Agreement shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country of which such airline is a national and the countries of ultimate destination of the traffic. The right to embark or disembark on such services international traffic destined for or coming from third countries at a point or points on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of this Agreement shall be applied in accordance with the

aufzunehmen oder abzusetzen, wird gemäß den allgemeinen Grundsätzen einer ordnungsmäßigen Entwicklung, die beide Vertragsstaaten anerkennen, angewendet und unterliegt dem allgemeinen Grundsatz, daß sich die Kapazität richten soll nach

- a) dem Verkehrsbedürfnis zwischen dem Herkunftsland und den letzten Bestimmungsländern des Verkehrs,
- b) dem Bedürfnis des Durchgangsverkehrs,
- c) dem Verkehrsbedürfnis in dem von dem Unternehmen durchflogenen Gebiet, unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs.

Artikel 11

Die Tarife, die auf den gemäß Artikel 2, Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Linien zu berechnen sind, müssen angemessen sein unter gebührender Berücksichtigung aller einschlägigen Faktoren, wie zum Beispiel der Betriebskosten, eines angemessenen Gewinns, der von anderen Unternehmen berechneten Tarife sowie der Besonderheiten der jeweiligen Dienste, und werden nach den Bestimmungen der folgenden Absätze festgesetzt:

- a) Die von den Unternehmen eines Vertragsstaates zu berechnenden Tarife zwischen Orten im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland und Orten im Gebiet der Vereinigten Staaten von Amerika, wie sie in dem gemäß Artikel 2, Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Liniplan angegeben sind, unterliegen gemäß den Bestimmungen dieses Abkommens der Genehmigung der Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten, die im Rahmen ihrer gesetzlichen Befugnisse entsprechend ihren Verpflichtungen nach diesem Abkommen handeln werden.
- b) Die von einem Unternehmen eines Vertragsstaates vorgeschlagenen Tarife sind mindestens dreißig (30) Tage vor dem vorgeschlagenen Zeitpunkt der Einführung den Luftfahrtbehörden beider Vertragsstaaten vorzulegen, wobei in besonderen Fällen diese Frist von dreißig (30) Tagen abgekürzt werden kann, wenn die Luftfahrtbehörden beider Vertragsstaaten einverstanden sind.
- c) Für jeden Zeitraum, für den der Civil Aeronautics Board der Vereinigten Staaten die Verfahren der Verkehrskonferenz des Internationalen Lufttransportverbandes (im folgenden als IATA bezeichnet) gebilligt hat, unterliegen alle Tarifabmachungen, die auf diesem Wege abgeschlossen werden und an denen Unternehmen der Vereinigten Staaten beteiligt sind, der Genehmigung des Board. Alle auf diese Weise abgeschlossenen Tarifabmachungen bedürfen gegebenenfalls auch der Zustimmung der Luftfahrtbehörden der Bundesrepublik Deutschland nach den in Absatz b) aufgestellten Grundsätzen.
- d) Die Vertragsstaaten stimmen darin überein, daß das in den Absätzen e, f und g dieses Artikels beschriebene Verfahren angewendet werden soll:
 - aa) wenn, solange die beiden Vertragsstaaten das IATA-Verkehrskonferenz-Verfahren billigen, entweder ein besonderes Tarifabkommen nicht innerhalb einer angemessenen Frist von einem Vertragsstaat gebilligt wird oder eine Verkehrskonferenz der IATA sich über einen Tarif nicht einigen kann;
 - bb) jederzeit, wenn ein IATA-Verfahren nicht anwendbar ist, oder
 - cc) wenn ein Vertragsstaat zu irgendeiner Zeit seine Zustimmung zu demjenigen Teil des Verfahrens der Verkehrskonferenz der IATA, der für diesen Artikel gilt, zurückzieht oder nicht erneuert.
- e) Falls den Luftfahrtbehörden der Vereinigten Staaten gesetzlich die Befugnis übertragen wird, in ähnlicher Weise gerechte und wirtschaftliche Tarife für die Beförderung von Personen und Gütern im internationalen Luftverkehr festzusetzen und vorgeschlagene Tarife auszusetzen, wie dies der Civil Aeronautics Board gegenwärtig bezüglich der Tarife

general principles of orderly development to which both contracting parties subscribe and shall be subject to the general principle that capacity should be related:

- a) to traffic requirements between the country of origin and the countries of ultimate destination of the traffic;
- b) to the requirements of through airline operation; and,
- c) to the traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of local and regional services.

Article 11

Rates to be charged on the routes provided for in accordance with paragraph (2) of Article 2 of this Agreement shall be reasonable, due regard being paid to all relevant factors, such as cost of operation, reasonable profit, and the rates charged by any other carriers, as well as the characteristics of each service, and shall be determined in accordance with the following paragraphs:

- a) The rates to be charged by the airlines of either contracting party between points in the territory of the United States and points in the territory of the Federal Republic of Germany referred to in the Route Schedule provided for in paragraph (2) of Article 2 of this Agreement shall, consistent with the provisions of the present Agreement, be subject to the approval of the aeronautical authorities of the contracting parties, who shall act in accordance with their obligations under this Agreement, within the limits of their legal powers.
- b) Any rate proposed by an airline of either contracting party shall be filed with the aeronautical authorities of both contracting parties at least thirty (30) days before the proposed date of introduction; provided that this period of thirty (30) days may be reduced in particular cases if so agreed by the aeronautical authorities of each contracting party.
- c) During any period for which the Civil Aeronautics Board of the United States has approved the traffic conference procedures of the International Air Transport Association (hereinafter called IATA), any rate agreements concluded through these procedures and involving United States airlines will be subject to approval of the Board. Rate agreements concluded through this machinery may also be required to be subject to the approval of the aeronautical authorities of the Federal Republic of Germany pursuant to the principles enunciated in paragraph b) above.
- d) The contracting parties agree that the procedure described in paragraphs e), f) and g) of this Article shall apply:
 - aa) If, during the period of the approval by both contracting parties of the IATA traffic conference procedure, either, any specific rate agreement is not approved within a reasonable time by either contracting party, or, a conference of IATA is unable to agree on a rate, or
 - bb) At any time no IATA procedure is applicable, or
 - cc) If either contracting party at any time withdraws or fails to renew its approval of that part of the IATA traffic conference procedure relevant to this Article.
- e) In the event that power is conferred by law upon the aeronautical authorities of the United States to fix fair and economic rates for the transport of persons and property by air on international services and to suspend proposed rates in a manner comparable to that in which the Civil Aeronautics Board at present is empowered to act with

für die Beförderung von Personen und Gütern in der Luft innerhalb der Vereinigten Staaten tun kann, wird jeder Vertragsstaat seine Befugnisse danach so ausüben, daß das Inkrafttreten von Tarifen verhindert wird, die von einem seiner Unternehmen für den Fluglinienverkehr aus dem Gebiet des einen Vertragsstaates nach einem oder mehreren Punkten des Gebietes des anderen Vertragsstaates vorgeschlagen sind, falls diese nach Auffassung der Luftfahrtbehörde des Vertragsstaates, dessen Unternehmen die Tarife vorgeschlagen hat, ungerecht oder unwirtschaftlich sind. Ist einer der Vertragsstaaten nach Eingang der in Absatz b erwähnten Mitteilung mit dem von einem Unternehmen des anderen Vertragsstaates vorgeschlagenen Tarif nicht einverstanden, so hat er dies dem anderen Vertragsstaat vor Ablauf der ersten fünfzehn (15) der erwähnten dreißig (30) Tage mitzuteilen; die Vertragsstaaten werden sich in diesem Falle bemühen, eine Einigung über einen angemessenen Tarif zu erreichen.

- aa) Falls eine solche Einigung erzielt wird, wird jeder Vertragsstaat sein Möglichstes tun, um den Tarif für seine Unternehmen in Kraft zu setzen.
- bb) Wird bis zum Ablauf der in Absatz b erwähnten Frist von dreißig (30) Tagen eine Einigung nicht erzielt, so kann der vorgeschlagene Tarif bis zur Regelung aller Meinungsverschiedenheiten nach dem in Absatz g dargelegten Verfahren vorläufig in Kraft treten, wenn nicht die Luftfahrtbehörden des Landes dessen Luftverkehrsunternehmen die Änderung des Tarifs vorgeschlagen hat, es für richtig hält, dessen Anwendung auszusetzen.
- f) Sollte vor dem Zeitpunkt, zu dem den Luftfahrtbehörden der Vereinigten Staaten eine solche Befugnis übertragen ist, einer der Vertragsstaaten mit einem Tarif nicht einverstanden sein, der von einem Unternehmen eines Vertragsstaates für Linienverkehr von dem Gebiet eines Vertragsstaates nach einem oder mehreren Punkten in dem Gebiet des anderen Vertragsstaates vorgeschlagen wird, so hat er dies vor Ablauf der ersten fünfzehn (15) Tage der in Absatz b erwähnten Frist von dreißig (30) Tagen dem anderen Vertragsstaat mitzuteilen; die Vertragsstaaten werden sich in diesem Falle bemühen, eine Einigung über einen angemessenen Tarif zu erzielen.
- aa) Falls eine derartige Einigung erzielt wird, wird jeder Vertragsstaat sein Möglichstes tun, um diesen vereinbarten Tarif durch seine Unternehmen in Kraft setzen zu lassen.
- bb) Es wird anerkannt, daß der gegen den Tarifsatz Einspruch erhebende Vertragsstaat, wenn eine solche Einigung nicht vor Ablauf der dreißig (30) Tage erzielt wird, diejenigen Maßnahmen treffen kann, die er für notwendig erachtet, um die Einführung oder Fortsetzung des betreffenden Linienverkehrs zu dem beanstandeten Tarif zu verhindern.
- g) Können sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten in einem der unter den Absätzen e oder f erwähnten Fälle nicht innerhalb einer angemessenen Frist auf den entsprechenden Tarif einigen, nachdem auf Grund einer Beschwerde eines Vertragsstaates über den vorgeschlagenen oder einen bestehenden Tarif eines oder mehrerer Unternehmen des anderen Vertragsstaates eine Konsultation eingeleitet wurde, so werden auf Antrag eines Vertragsstaates die Bestimmungen des Artikels 13 dieses Abkommens angewandt.

Artikel 12

(1) Eine Konsultation zur Erörterung der Auslegung, Anwendung oder Änderung des Abkommens oder des Linienplans zwischen den zuständigen Behörden der beiden Vertragsstaaten kann jederzeit von jedem Vertragsstaat beantragt werden. Diese Konsultation beginnt innerhalb einer Frist von sechzig (60) Tagen nach Ein-

respect to such rates for the transport of persons and property by air within the United States, each of the contracting parties shall thereafter exercise its authority in such manner as to prevent any rate or rates proposed by one of its airlines for services from the territory of one contracting party to a point or points in the territory of the other contracting party from becoming effective, if in the judgment of the aeronautical authorities of the contracting party whose airline or airlines is or are proposing such rate, that rate is unfair or uneconomic. If one of the contracting parties on receipt of the notification referred to in paragraph b) above is dissatisfied with the rate proposed by the airline or airlines of the other contracting party, it shall so notify the other contracting party prior to the expiry of the first fifteen (15) of the thirty (30) days referred to, and the contracting parties shall endeavor to reach agreement on the appropriate rate.

- aa) In the event that such agreement is reached, each contracting party will exercise its best efforts to put such rate into effect as regards its airline or airlines.
- bb) If agreement has not been reached at the end of the thirty (30) day period referred to in paragraph b) above, the proposed rate may, unless the aeronautical authorities of the country of the air carrier concerned see fit to suspend its application, go into effect provisionally pending the settlement of any dispute in accordance with the procedure outlined in paragraph g) below.
- f) Prior to the time when such power may be conferred upon the aeronautical authorities of the United States, if one of the contracting parties is dissatisfied with any rate proposed by the airline or airlines of either contracting party for services from the territory of one contracting party to a point or points in the territory of the other contracting party, it shall so notify the other prior to the expiry of the first fifteen (15) of the thirty (30) day period referred to in paragraph b) above, and the contracting parties shall endeavor to reach agreement on the appropriate rate.
- aa) In the event that such agreement is reached, each contracting party will use its best efforts to cause such agreed rate to be put into effect by its airline or airlines.
- bb) It is recognized that if no such agreement can be reached prior to the expiry of such thirty (30) days, the contracting party raising the objection to the rate may take such steps as it may consider necessary to prevent the inauguration or continuation of the service in question at the rate complained of.
- g) When in any case under paragraphs e) or f) of this Article the aeronautical authorities of the two contracting parties cannot agree within a reasonable time upon the appropriate rate after consultation initiated by the complaint of one contracting party concerning the proposed rate or an existing rate of the airline or airlines of the other contracting party, upon the request of either, the terms of Article 13 of this Agreement shall apply.

Article 12

(1) Consultation between the competent authorities of both contracting parties may be requested at any time by either contracting party for the purpose of discussing the interpretation, application, or amendment of the Agreement or Route Schedule. Such consultation shall begin within a period of sixty (60) days from the date

gang des Antrags beim Auswärtigen Amt der Bundesrepublik Deutschland oder beim Department of State der Vereinigten Staaten von Amerika.

(2) Falls Änderungen dieses Abkommens vereinbart werden, treten sie in Kraft, sobald sie nach dem in Artikel 17 dieses Abkommens vorgesehenen Verfahren gebilligt werden.

(3) Falls Änderungen des Fluglinienplans vereinbart werden, treten sie am Tage des diplomatischen Notenaustausches nach dem in Artikel 2, Absatz 2 dieses Abkommens für die erste Festlegung des Fluglinienplans vorgesehenen Verfahren in Kraft.

(4) Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten findet ein häufiger Meinungs austausch statt, um eine enge Zusammenarbeit in allen dieses Abkommen betreffenden Angelegenheiten herbeizuführen.

Artikel 13

(1) Soweit in diesem Abkommen nichts anderes vorgesehen ist, wird jeder Streitfall zwischen den Vertragsstaaten über Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens, der nicht durch Konsultation geregelt werden kann, einer aus drei Mitgliedern bestehenden gemischten Kommission zur Erstellung eines Gutachtens vorgelegt; jeder Vertragsstaat benennt ein Mitglied; die beiden so gewählten Mitglieder einigen sich auf das dritte Mitglied, das aber nicht Staatsangehöriger eines der beiden Vertragsstaaten sein darf. Jeder Vertragsstaat hat innerhalb von zwei Monaten von dem Zeitpunkt ab, an dem ein Vertragsstaat dem anderen Vertragsstaat eine diplomatische Note mit dem Antrag auf Regelung eines Streitfalles durch die gemischte Kommission überreicht hat, ein Mitglied zu benennen. Innerhalb eines Monats nach dieser Frist von zwei Monaten ist eine Einigung auf das dritte Mitglied zu erzielen.

(2) Ernennet ein Vertragsstaat sein Mitglied nicht innerhalb von zwei Monaten oder wird innerhalb der angegebenen Frist keine Einigung über das dritte Mitglied erzielt, so kann jeder Vertragsstaat den Präsidenten des Internationalen Gerichtshofs bitten, die erforderliche Ernennung durch Wahl eines oder mehrerer Mitglieder vorzunehmen.

(3) Die Vertragsstaaten werden im Rahmen ihrer Befugnisse ihr Möglichstes tun, um die in dem Gutachten zum Ausdruck gebrachte Auffassung zu verwirklichen. Jeder Vertragsstaat trägt die Kosten für die Tätigkeit seines Mitgliedes sowie die Hälfte der Kosten für die Tätigkeit des dritten Mitgliedes.

Artikel 14

Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und damit zusammenhängenden Verträge werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert.

Artikel 15

Tritt ein von beiden Vertragsstaaten angenommenes allgemeines multilaterales Luftverkehrsabkommen in Kraft, so gehen die Bestimmungen des multilateralen Abkommens vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein multilaterales Abkommen dieses Abkommen aufhebt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 12 dieses Abkommens statt.

Artikel 16

Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen jederzeit kündigen. Eine derartige Kündigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen. Das Abkommen endet ein Jahr nach Eingang der Kündigung, sofern nicht die Kündigung vor Ablauf dieser Frist mit Zustimmung des anderen Vertragsstaates zurückgenommen wird. Erfolgt eine Bestätigung des Eingangs der Kündigung durch den anderen Vertragsstaat

of the receipt of the request by the Department of State of the United States of America or the Ministry of Foreign Affairs of the Federal Republic of Germany as the case may be.

(2) Should agreement be reached on amendment of this Agreement such amendment shall become effective when it has been approved in accordance with the procedure set forth in Article 17 of this Agreement.

(3) Should agreement be reached on amendment of the Route Schedule, such agreement shall become effective on the date of an exchange of diplomatic notes in accordance with the procedure provided in paragraph (2) of Article 2 for the initial establishment of the Route Schedule.

(4) A frequent exchange of ideas will take place between the aeronautical authorities of the two parties in order to achieve close cooperation in all matters concerning the present Agreement.

Article 13

(1) Except as otherwise provided in this Agreement, any dispute between contracting parties relative to the interpretation or application of this Agreement which cannot be settled through consultation shall be submitted for an advisory report to a mixed commission of three members, one to be named by each contracting party, and the third to be agreed upon by the two members so chosen, provided that such third member shall not be a national of either contracting party. Each of the contracting parties shall designate a member within two months of the date of delivery by either party to the other party of a diplomatic note requesting settlement of a dispute; and the third member shall be agreed upon within one month after such period of two months.

(2) If either of the contracting parties fails to designate its own member within two months, or if the third member is not agreed upon within the time limit indicated, either party may request the President of the International Court of Justice to make the necessary appointment or appointments by choosing the member or members.

(3) The contracting parties will use their best efforts under the powers available to them to put into effect the opinion expressed in any such advisory report. Each contracting party shall bear the expenses arising out of the activity of its member as well as one half of the expenses arising out of the activity of the third member.

Article 14

This Agreement, all amendments thereto, and contracts connected therewith shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 15

If a general multilateral air transport convention accepted by both contracting parties enters into force, the provisions of the multilateral convention shall prevail. Consultations under the provisions of Article 12 may be held to determine the extent to which the present Agreement is amended, supplemented or revoked by the provisions of the multilateral convention.

Article 16

Either of the contracting parties may at any time notify the other of its intention to terminate the present Agreement. Such a notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. In the event such communication is made, this Agreement shall terminate one year after the date of its receipt, unless by agreement between the contracting parties the notice of intention to terminate is withdrawn before the

nicht, so beginnt die Kündigungsfrist vierzehn (14) Tage nach Eingang der Mitteilung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation.

Artikel 17

Dieses Abkommen tritt an dem Tage in Kraft, an dem die Vereinigten Staaten von Amerika durch eine Note die Mitteilung erhalten, daß das Abkommen durch die Bundesrepublik Deutschland gebilligt worden ist.

ZU URKUND DESSEN haben die beiderseitigen Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Washington am siebten Juli 1955, in doppelter Urschrift in deutscher und englischer Sprache, wobei der Wortlaut beider Sprachen verbindlich ist

expiration of that time. If the other contracting party fails to acknowledge receipt, notice shall be deemed as having been received fourteen (14) days after its receipt by the International Civil Aviation Organization.

Article 17

The present Agreement shall enter into force on the date of receipt by the United States of America of notification of its approval by the Federal Republic of Germany.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned representatives have signed the present Agreement.

DONE at Washington this seventh day of July 1955, in duplicate in the German and English languages, each of which shall be of equal authenticity.

Für die Bundesrepublik Deutschland:
For the Federal Republic of Germany:

Kessel

Für die Vereinigten Staaten von Amerika:
For the United States of America:

Herbert Hoover jr.

Bekanntmachung über das Inkrafttreten des Vertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Ver- einigten Mexikanischen Staaten über den Schutz der Urheberrechte ihrer Staatsangehörigen an Werken der Tonkunst.

Vom 21. März 1956.

Gemäß Artikel 2 Abs. 2 des Gesetzes vom 27. Oktober 1955 über den Vertrag vom 4. November 1954 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Mexikanischen Staaten über den Schutz der Urheberrechte ihrer Staatsangehörigen an Werken der Tonkunst (Bundesgesetzbl. II S. 903) wird hiermit bekanntgemacht, daß der Vertrag nach seinem Artikel IV am 20. Februar 1956 in Kraft getreten ist. Die Ratifikationsurkunden sind in Mexiko-Stadt am 20. Januar 1956 ausgetauscht worden.

Bonn, den 21. März 1956.

Der Bundesminister des Auswärtigen
In Vertretung
Hallstein

Vierte Bekanntmachung über das Inkrafttreten des Abkommens zur Revision und Erneuerung des Internationalen Weizenabkommens.

Vom 27. März 1956.

Das Abkommen vom 13. April 1953 zur Revision und Erneuerung des Internationalen Weizenabkommens (Bundesgesetzbl. 1953 II S. 187) ist nach seinem Artikel XX Abs. 4 hinsichtlich aller Teile für Brasilien am 13. September 1954 und nach seinem Artikel XXI hinsichtlich aller Teile für Italien am 10. Dezember 1954 in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Dritte Bekanntmachung vom 22. Dezember 1954 (Bundesgesetzbl. 1955 II S. 3).

Bonn, den 27. März 1956.

Der Bundesminister des Auswärtigen
In Vertretung
Hallstein

Herausgeber: Der Bundesminister der Justiz — Verlag: Bundesanzeiger-Verlags-GmbH., Bonn/Köln — Druck: Bundesdruckerei, Bonn.
Das Bundesgesetzblatt erscheint in zwei gesonderten Teilen, Teil I und Teil II

Laufender Bezug nur durch die Post. Bezugspreis: vierteljährlich für Teil I = DM 4,—, für Teil II = DM 3,— (zuzüglich Zustellgebühr).
Einzelstücke je angefangene 24 Seiten DM 0,40 (zuzüglich Versandgebühren) — Zusendung einzelner Stücke per Streifenband gegen
Voreinsendung des erforderlichen Betrages auf Postscheckkonto „Bundesgesetzblatt“ Köln 399.
Preis dieser Ausgabe DM 0,40 zuzüglich Versandgebühren.