

# Bundesgesetzblatt

1413

## Teil II

1957	Ausgegeben zu Bonn am 3. Oktober 1957	Nr. 31
------	---------------------------------------	--------

Tag	Inhalt:	Seite
30. 9. 57	Gesetz zu dem Abkommen vom 28. September 1956 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über den Luftverkehr .....	1413
30. 9. 57	Gesetz zu dem Abkommen vom 29. Januar 1957 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über den Luftverkehr .....	1420
30. 9. 57	Gesetz zu dem Abkommen vom 29. Januar 1957 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Norwegen über den Luftverkehr .....	1427
30. 9. 57	Gesetz zu dem Abkommen vom 29. Januar 1957 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Schweden über den Luftverkehr .....	1435
20. 9. 57	Bekanntmachung über den Geltungsbereich der vier Genfer Rotkreuz-Abkommen (Inkrafttreten für Brasilien und für die Demokratische Republik Vietnam) .....	1443

### **Gesetz zu dem Abkommen vom 28. September 1956 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über den Luftverkehr.**

Vom 30. September 1957.

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

#### Artikel 1

Dem in Den Haag am 28. September 1956 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich der Niederlande über den Luftverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

#### Artikel 2

Artikel 6 des Abkommens findet im Saarland vom Ende der Übergangszeit nach Artikel 3 des

Saarvertrages vom 27. Oktober 1956 (Bundesgesetzblatt II S. 1587) an Anwendung. § 16 des Gesetzes über die Eingliederung des Saarlandes vom 23. Dezember 1956 (Bundesgesetzbl. I S. 1011) bleibt unberührt.

#### 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 30. September 1957.

Der Bundespräsident  
Theodor Heuss

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers  
Blücher

Der Bundesminister für Verkehr  
Seebohm

Der Bundesminister des Auswärtigen  
von Brentano

**Abkommen  
zwischen der Bundesrepublik Deutschland  
und dem Königreich der Niederlande  
über den Luftverkehr**

**Overeenkomst  
tussen de Bondsrepubliek Duitsland  
en het Koninkrijk der Nederlanden  
inzake het luchtverkeer**

Die Bundesrepublik Deutschland  
und  
das Königreich der Niederlande

HABEN in dem Wunsche, den Luftverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu regeln,

FOLGENDES VEREINBART:

Artikel 1

Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dem Wortlaut nichts anderes ergibt,

- a) „Luftfahrtbehörde“, in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr, in bezug auf das Königreich der Niederlande den Generaldirektor des Luftamtes oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;
- b) „Hoheitsgebiet“ in bezug auf einen Staat die der Staatshoheit, der Oberhoheit, dem Schutze oder der Mandatsgewalt dieses Staates unterstehenden Landgebiete und angrenzenden Hoheitsgewässer;
- c) „Bezeichnetes Unternehmen“ ein Luftverkehrsunternehmen, das ein Vertragsstaat dem anderen Vertragsstaat nach Artikel 3 schriftlich als das Unternehmen bezeichnet hat, das den internationalen Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Abs. 2 festgelegten Fluglinien betreiben soll;
- d) „Fluglinienverkehr“ jeden planmäßigen Luftverkehr, der von Luftfahrzeugen für die öffentliche Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht durchgeführt wird;
- e) „Internationaler Fluglinienverkehr“ einen Luftverkehr, der durch den Luftraum über dem Gebiet von mehr als einem Staat erfolgt;
- f) „Landing zu nichtgewerblichen Zwecken“ eine Landing zu jedem anderen Zweck als zum gewerblichen Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Post und/oder Fracht.

Artikel 2

(1) Jeder Vertragsstaat gewährt dem anderen Vertragsstaat zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen

- 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/oder Fracht an den Punkten in seinem Hoheitsgebiet, die bei jeder nach Absatz 2 festgelegten Linie aufgeführt sind.

De Bondsrepubliek Duitsland  
en

het Koninkrijk der Nederlanden,

GELEID door de wens, het luchtverkeer tussen en via hun grondgebieden te regelen,

ZIJN HET VOLGENDE OVEREENGEKOMMEN:

Artikel 1

In de zin van deze Overeenkomst wordt verstaan, voorzover uit de tekst niet anders blijkt, onder

- a) „luchtvaartautoriteit“, met betrekking tot de Bondsrepubliek Duitsland de Bondsminister voor Verkeer, met betrekking tot het Koninkrijk der Nederlanden de Directeur-Generaal van der Rijksluchtvaartdienst, of in beide gevallen ieder andere persoon of instantie, die gemachtigd is tot uitoefening van de taken die aan hen opgedragen zijn;
- b) „grondgebied“ met betrekking tot een Staat de onder de souvereiniteit, de suzeriniteit, de bescherming of het mandaat van die Staat staande grondgebieden en de daaraan grenzende territoriale wateren;
- c) „aangewezen onderneming“ een luchtvaartonderneming, die een Overeenkomstsluitende Partij aan de andere Overeenkomstsluitende Partij ingevolge artikel 3 schriftelijk heeft aangewezen als de onderneming, welke het internationale luchtverkeer op de ingevolge artikel 2, lid 2, vastgestelde luchtlijnen zal uitoefenen;
- d) „luchtverkeer“ elk geregeld luchtverkeer, uitgevoerd door luchtvaartuigen voor het openbare vervoer van passagiers, post en/of goederen;
- e) „internationaal luchtverkeer“ een luchtverkeer, dat door het luchtruim boven het gebied van meer dan één Staat voert;
- f) „landing voor niet-verkeersdoeleinden“ een landing gemaakt voor ieder ander doel dan voor het commercieel opnemen of afzetten van passagiers, post en/of goederen.

Artikel 2

1) Iedere Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij voor het uitoefenen van het internationale luchtverkeer door de aangewezen ondernemingen:

- het recht van overvliegen,
- het recht van landing voor niet-verkeersdoeleinden, en
- het recht van binnenkomst en vertrek voor het uitoefenen van commercieel internationaal verkeer van passagiers, post en/of goederen op de punten in zijn grondgebied, die bij iedere ingevolge lid 2 vastgestelde lijn zijn opgesomd.

(2) Die Linien, auf welchen die bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsstaaten den internationalen Fluglinienverkehr zu betreiben berechtigt sind, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch Notenwechsel zu vereinbaren ist.

### Artikel 3

(1) Mit dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Abs. 2 festgelegten Linien kann jederzeit begonnen werden, wenn

- a) der Vertragsstaat, dem die Rechte gewährt sind, das oder die Unternehmen schriftlich bezeichnet hat, und
- b) der Vertragsstaat, der die Rechte gewährt, dem oder den bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Der Vertragsstaat, der die Rechte gewährt, wird vorbehaltlich der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 und vorbehaltlich der Verständigung nach Artikel 9 unverzüglich die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs erteilen.

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

(4) Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, einem von dem anderen Vertragsstaat bezeichneten Unternehmen die Ausübung der in Artikel 2 gewährten Rechte zu verweigern, wenn das Unternehmen nicht in der Lage ist, auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, daß der wesentliche Teil des Eigentums an dem Unternehmen und auch die tatsächliche Verfügungsgewalt über das Unternehmen Staatsangehörigen oder Körperschaften des anderen Vertragsstaates oder diesem selbst zustehen.

### Artikel 4

(1) Jeder Vertragsstaat kann die nach Artikel 3 Abs. 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze und Vorschriften des die Rechte gewährenden Vertragsstaates oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht befolgt oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 3 Abs. 4 nicht erbracht wird. Von diesem Recht wird jeder Vertragsstaat nur nach einer Konsultation nach Artikel 13 Gebrauch machen, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebes oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

(2) Jeder Vertragsstaat hat das Recht, durch schriftliche Mitteilung an den anderen Vertragsstaat die Bezeichnung eines Unternehmens rückgängig zu machen, um es durch ein anderes Unternehmen zu ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

### Artikel 5

Die Gebühren, die in jedem Vertragsstaat für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens des anderen Vertragsstaates erhoben werden, dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die für inländische Luftfahrzeuge erhoben werden.

2) De lijnen, waarop de aangewezen ondernemingen der beide Overeenkomstsluitende Partijen het recht hebben internationaal luchtverkeer uit te oefenen, worden vastgesteld in een bij notawisseling overeen te komen route-tabel.

### Artikel 3

1) Met de uitoefening van het internationale luchtverkeer op de ingevolge artikel 2, lid 2, vastgestelde lijnen kan te allen tijde worden begonnen, indien

- a) de Overeenkomstsluitende Partij, aan welke de rechten zijn verleend, de onderneming of de ondernemingen schriftelijk heeft aangewezen, en
- b) de Overeenkomstsluitende Partij, die de rechten verleent, de aangewezen onderneming of de aangewezen ondernemingen de vergunning heeft verleend het luchtverkeer te openen.

2) De Overeenkomstsluitende Partij, die de rechten verleent, zal behoudens het gestelde in de leden 3 en 4 en behoudens de regeling als bedoeld in artikel 9 de vergunning tot het uitoefenen van internationaal luchtverkeer onverwijld verlenen.

3) Iedere Overeenkomstsluitende Partij kan van een aangewezen onderneming van de andere Overeenkomstsluitende Partij het bewijs verlangen, dat zij in staat is te voldoen aan de eisen, welke door de wetten en voorschriften van de eerstgenoemde Staat zijn voorgeschreven voor de uitoefening van het internationale luchtverkeer.

4) Iedere Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich het recht voor, aan een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen onderneming de uitoefening van de in artikel 2 verleende rechten te weigeren, indien de onderneming niet in staat is desverlangd het bewijs te leveren, dat het overwegende eigendomsrecht en ook het daadwerkelijke beheer over de onderneming toebehoort aan onderdanen of rechtspersoonlijkheid bezittende lichamen van de andere Overeenkomstsluitende Partij of aan deze zelf.

### Artikel 4

1) Iedere Overeenkomstsluitende Partij kan de ingevolge artikel 3, lid 2, gegeven vergunning herroepen of door voorwaarden beperken, indien een aangewezen onderneming de wetten en voorschriften van de Overeenkomstsluitende Partij, die de rechten verleent, of de bepalingen van deze Overeenkomst niet nakomt of de daaruit voortvloeiende verplichtingen niet vervult. Hetzelfde geldt, indien het bewijs als bedoeld in artikel 3, lid 4, niet wordt geleverd. Van dit recht zal iedere Overeenkomstsluitende Partij slechts gebruik maken na overleg als bedoeld in artikel 13, tenzij ter voorkoming van verdere overtredingen van wetten of voorschriften een onmiddellijke stopzetting van de exploitatie of de onmiddellijke oplegging van voorwaarden nodig zijn.

2) Iedere Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht, door schriftelijke mededeling aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de aanwijzing van een onderneming ongedaan te maken, zulks om deze door een andere onderneming te vervangen. De nieuw aangewezen onderneming geniet dezelfde rechten en is onderworpen aan dezelfde verplichtingen als de onderneming, in wier plaats zij is getreden.

### Artikel 5

De kosten, welke in iedere Overeenkomstsluitende Partij in rekening worden gebracht voor het gebruik van de luchthavens en andere luchtvaartinrichtungen door de luchtvaartuigen van een aangewezen onderneming van de andere Overeenkomstsluitende Partij, mogen niet hoger zijn dan de kosten welke aan de nationale luchtvaartuigen in rekening worden gebracht.

## Artikel 6

(1) Die von einem bezeichneten Unternehmen des einen Vertragsstaates verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates einfliegen und wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen üblichen Ausrüstungsgegenstände und Ersatzteile bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben sowie von Inspektionsgebühren.

(2) Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände, die

- a) aus den in Absatz 1 genannten Luftfahrzeugen im Gebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung ausgebaut oder sonst von Bord gebracht und dort gelagert werden,
- b) für diese Luftfahrzeuge in das Gebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden,

bleiben frei von den in Absatz 1 bezeichneten Abgaben, wenn sie unter Zollüberwachung in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden oder aus dem Gebiet dieses Vertragsstaates auf andere Weise als an Bord der Luftfahrzeuge wieder ausgeführt werden. Die gleiche Abgabenbefreiung wird für solche Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände gewährt, die unter Zollüberwachung aus entsprechenden Lagern anderer ausländischer Luftfahrtunternehmen entnommen und in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden.

(3) Treibstoffe und Schmieröle, die an Bord der in Absatz 1 genannten Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates eingebracht werden, dürfen frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben an Bord dieser Luftfahrzeuge verbraucht werden, und zwar auch auf dem Teil der Flüge, der zwischen Orten im Hoheitsgebiet dieses Vertragsstaates stattfindet. Das gleiche gilt auch für Treibstoffe und Schmieröle, die zur Versorgung dieser Luftfahrzeuge für Rechnung eines bezeichneten Unternehmens in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden. Für in den beiden vorstehenden Sätzen nicht genannte Treibstoffe und Schmieröle, die von diesen Luftfahrzeugen im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung an Bord genommen und im internationalen Fluglinienverkehr verbraucht werden, werden die bezeichneten Abgaben sowie etwaige besondere Verbrauchsabgaben nicht erhoben, mit denen die Treibstoffe und Schmieröle in diesem Vertragsstaate belastet sind.

(4) Die an Bord der in Absatz 1 genannten Luftfahrzeuge eingebrachten Nahrungs- und Genußmittel, die zur Verpflegung der Fluggäste und Besatzungsmitglieder bestimmt sind, dürfen im Gebiet des anderen Vertragsstaates frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben zum alsbaldigen Verbrauch an Bord ausgegeben werden, wenn die Luftfahrzeuge Fluggäste ausschließlich im internationalen Fluglinienverkehr befördern und bei Zwischenlandungen ständig zollamtlich überwacht werden können. Soweit die Nahrungs- und Genußmittel nicht nach Satz 1 abgabefrei gelassen werden, sollen sie frei von den oben genannten Abgaben bleiben, wenn sie in dem Gebiet

## Artikel 6

1) De door een aangewezen onderneming van een Overeenkomstsluitende Partij gebruikte luchtvaartuigen, welke het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij door de lucht binnenkomen en weder verlaten of over dat grondgebied heen vliegen, blijven met de zich aan boord bevindende gebruikelijke uitrustingsstukken en reservedelen vrijgesteld van douanerechten andere bij de in-, uit- en doorvoer van goederen geheven rechten alsmede van inspectiekosten.

2) Reservedelen en gebruikelijke uitrustingsstukken, welke

- a) uit de in lid 1 genoemde luchtvaartuigen op het gebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij onder douanetoezicht worden gedemonteerd of op andere wijze van boord gebracht en aldaar worden opgeslagen,
- b) ten behoeve van deze luchtvaartuigen in het gebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij onder douanetoezicht worden ingevoerd en aldaar opgeslagen,

blijven vrijgesteld van de in lid 1 aangegeven rechten, indien zij onder douanetoezicht in de genoemde luchtvaartuigen worden gemonteerd of op andere wijze aan boord worden genomen of uit het gebied van deze Overeenkomstsluitende Partij anders dan aan boord van de luchtvaartuigen weder worden uitgevoerd. Voor zodanige reservedelen en uitrustingsstukken, welke onder douanetoezicht uit desbetreffende opslagplaatsen van andere buitenlandse luchtvaartondernemingen worden genomen en in de genoemde luchtvaartuigen worden gemonteerd of op andere wijze aan boord worden gebracht, wordt dezelfde vrijstelling van rechten verleend.

3) Motorbrandstoffen en smeeroliën, welke aan boord van de in lid 1 genoemde luchtvaartuigen worden ingevoerd in het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, mogen vrij van douanerechten andere bij de in-, uit- en doorvoer van goederen geheven rechten aan boord van deze luchtvaartuigen worden verbruikt, en zulks ook op dat deel van de vluchten dat plaats heeft tussen plaatsen op het grondgebied van deze Overeenkomstsluitende Partij. Hetzelfde geldt ook voor motorbrandstoffen en smeeroliën, welke ten behoeve van deze luchtvaartuigen voor rekening van een aangewezen onderneming op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij onder douanetoezicht worden ingevoerd en aldaar worden opgeslagen. Voor de in de beide voorgaande zinnen niet genoemde motorbrandstoffen en smeeroliën, welke door deze luchtvaartuigen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij onder douanetoezicht aan boord worden genomen en in internationaal luchtverkeer worden verbruikt, worden de genoemde rechten alsmede eventuele bijzondere verbruiksbelastingen, waarmede de motorbrandstoffen en smeeroliën in deze Overeenkomstsluitende Partij belast zijn, niet geheven.

4) De aan boord van de in lid 1 genoemde luchtvaartuigen ingevoerde voedings- en genotmiddelen, die bestemd zijn ter verzorging van de passagiers en bemanningsleden, mogen in het gebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij vrij van douanerechten en overige bij de in-, uit- en doorvoer van goederen geheven rechten voor direct verbruik aan boord worden uitgereikt, indien de luchtvaartuigen uitsluitend passagiers in internationaal verkeer vervoeren en bij tussenlandingen voortdurend door de douane kunnen worden bewaakt. Voorzover de voedings- en genotmiddelen niet ingevolge de eerste zin vrij van rechten worden gelaten, dienen zij van de bovengenoemde rechten vrijgesteld te

des anderen Vertragsstaates gemäß dessen Bestimmungen unter Zollüberwachung befördert oder gelagert werden.

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

#### Artikel 7

(1) Den Unternehmen jedes Vertragsstaates ist in billiger und gleicher Weise Gelegenheit zu geben, den Betrieb auf jeder der nach Artikel 2 Abs. 2 festgelegten Linien durchzuführen.

(2) Bei dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Abs. 2 festgelegten Linien hat ein bezeichnetes Unternehmen eines Vertragsstaates auf die Interessen eines bezeichneten Unternehmens des anderen Vertragsstaates Rücksicht zu nehmen, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien von diesen Unternehmen betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Abs. 2 festgelegten Linien soll vor allem dazu dienen, ein Beförderungsangebot zur Verfügung zu stellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Gebiet des Vertragsstaates entspricht, der das Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieses Unternehmens, Beförderungen zwischen den nach Artikel 2 Abs. 2 festgelegten, im anderen Vertragsstaat gelegenen Punkten einer Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, ist im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so auszuüben, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

- a) an die Nachfrage nach Verkehrsmöglichkeiten von und nach dem Hoheitsgebiet des Vertragsstaates, der das Unternehmen bezeichnet hat,
- b) an die in den durchgeflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien,
- c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebes der Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

#### Artikel 8

(1) Die bezeichneten Unternehmen teilen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsstaaten spätestens einen Monat vor Beginn des Betriebes auf den nach Artikel 2 Abs. 2 festgelegten Linien die Art des Betriebes, die vorgesehenen Flugzeugmuster und die Flugpläne mit. Das gleiche gilt für spätere Änderungen.

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

blijven, indien zij op het gebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij overeenkomstig haar voorschriften onder douanetoezicht vervoerd of opgeslagen worden.

5) Voorzover voor de in de voorgaande leden genoemde goederen geen rechten worden gegeven, zijn zij niet onderhevig aan de overigens voor hen geldende economische in-, uit- en doorvoerverboden en -beperkingen.

#### Artikel 7

1) Aan de ondernemingen van iedere Overeenkomstsluitende Partij dient op billijke en gelijke wijze gelegenheid te worden gegeven, de exploitatie op ieder der ingevolge artikel 2, lid 2 vastgestelde lijnen uit te oefenen.

2) Bij de exploitatie van het internationale luchtverkeer op de ingevolge artikel 2, lid 2, vastgestelde lijnen dient een aangewezen onderneming van een Overeenkomstsluitende Partij rekening te houden met de belangen van een aangewezen onderneming van de andere Overeenkomstsluitende Partij, opdat het luchtverkeer dat deze ondernemingen op het geheel of een gedeelte van dezelfde lijnen onderhouden niet onredelijk wordt getroffen.

3) Het internationale luchtverkeer op de ingevolge artikel 2, lid 2, vastgestelde lijnen zal voor alles ten doel hebben een vervoerscapaciteit te verschaffen, welke beantwoordt aan de te verwachten vraag naar verkeer naar en van het gebied van de Overeenkomstsluitende Partij, die de onderneming heeft aangewezen. Het recht van deze onderneming, vervoer tussen de ingevolge artikel 2, lid 2, vastgestelde, in de andere Overeenkomstsluitende Partij gelegen punten van een lijn en punten in derde Staten te bewerkstelligen dient in het belang van een ordelijke ontwikkeling van het internationale luchtverkeer op een zodanige wijze te worden uitgeoefend, dat de vervoerscapaciteit aangepast is

- a) aan de vraag naar vervoersgelegenheid naar en van het grondgebied van de Overeenkomstsluitende Partij, welke de onderneming heeft aangewezen,
- b) aan de bestaande vraag naar verkeer in de gebieden waar overheen wordt gevlogen, zulks met inachtneming van de plaatselijke en regionale lijnen,
- c) aan de eisen, welke de economische exploitatie van doorgaande luchtlijnen stelt.

#### Artikel 8

1) De aangewezen ondernemingen doen aan de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen uiterlijk een maand voor het begin van de exploitatie op de ingevolge artikel 2, lid 2, vastgestelde lijnen mededeling van de wijze van exploitatie, de te bezigen vliegtuigtypen en van de dienstregelingen. Hetzelfde geldt voor latere wijzigingen.

2) De luchtvaartautoriteit van de ene Overeenkomstsluitende Partij zal aan de luchtvaartautoriteit van de andere Overeenkomstsluitende Partij op haar verlangen alle normale of overige statistische bescheiden van de aangewezen ondernemingen toezenden, die billijkerwijze gevraagd kunnen worden, om de op de ingevolge artikel 2, lid 2, vastgestelde lijnen door een aangewezen onderneming van de eerstgenoemde Overeenkomstsluitende Partij beschikbaar gestelde vervoerscapaciteit te controleren. Deze bescheiden dienen alle gegevens te bevatten, die nodig zijn tot vaststelling van de omvang, alsmede de herkomst en bestemming van het verkeer.

## Artikel 9

(1) Die Tarife, die auf den nach Artikel 2 Abs. 2 festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht anzuwenden sind, werden unter Berücksichtigung aller Umstände, wie der Kosten des Betriebes, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der von anderen Unternehmen, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, angewendeten Tarife festgesetzt. Bei der Festsetzung soll nach den Bestimmungen der folgenden Absätze verfahren werden.

(2) Die Tarife werden, wenn möglich, für jede Linie durch Vereinbarung der beteiligten bezeichneten Unternehmen festgesetzt. Hierbei sollen sich die bezeichneten Unternehmen nach den Beschlüssen richten, die auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) angewendet werden können, oder, die bezeichneten Unternehmen sollen sich nach einer Beratung mit den Luftverkehrsunternehmen dritter Staaten, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, wenn möglich, unmittelbar untereinander verständigen.

(3) Die auf diese Weise festgesetzten Tarife werden den Luftfahrtbehörden beider Vertragsstaaten spätestens einen Monat vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

(4) Kommt zwischen den bezeichneten Unternehmen eine Einigung nach Absatz 2 nicht zustande oder erklärt sich ein Vertragsstaat mit den ihm nach Absatz 3 zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so sollen die Luftfahrtbehörden die Tarife derjenigen Linien und Linienteile, für die eine Übereinstimmung nicht zustande gekommen ist, durch Vereinbarung festsetzen.

(5) Kommt zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten eine Vereinbarung nach Absatz 4 nicht zustande, so findet Artikel 14 Anwendung. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, hat der Vertragsstaat, der sich mit einem Tarif nicht einverstanden erklärt, das Recht, von dem anderen Vertragsstaat die Aufrechterhaltung der vorher in Kraft befindlichen Tarife zu verlangen.

## Artikel 10

Tritt ein von beiden Vertragsstaaten angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsabkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Abkommen dieses Abkommen aufhebt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 13 statt.

## Artikel 11

Jedes von einem Vertragsstaat bezeichnete Unternehmen darf in den Flughäfen des anderen Vertragsstaates und in den Städten des anderen Vertragsstaates, in denen es eine eigene Vertretung zu unterhalten beabsichtigt, sein eigenes Personal für seine Geschäfte unterhalten und beschäftigen. Wenn ein bezeichnetes Unternehmen von einer eigenen Organisation in den Flughäfen des anderen Vertragsstaates absieht, soll es nach Möglichkeit die in Betracht kommenden Arbeiten durch das Personal der Flughäfen oder eines bezeichneten Unternehmens des anderen Vertragsstaates ausführen lassen.

## Artikel 9

1) De tarieven, die op de ingevolge artikel 2, lid 2, vastgestelde lijnen voor passagiers en vracht moeten worden toegepast, worden vastgesteld met inachtneming van alle omstandigheden, zoals de exploitatiekosten, een redelijke winst, de bijzondere hoedanigheden van de diverse lijnen en de door andere ondernemingen, welke dezelfde lijn geheel of gedeeltelijk exploiteren, toegepaste tarieven. Bij de vaststelling zal te werk worden gegaan overeenkomstig het bepaalde in de navolgende leden.

2) De tarieven worden, indien mogelijk, ten aanzien van iedere lijn vastgesteld door overeenstemming tussen de betrokken aangewezen ondernemingen. Hierbij dienen de aangewezen ondernemingen zich te richten naar de besluiten, die op grond van de tarieven-vaststellingsprocedure van de Internationale Luchtvervoers Vereniging (IATA) kunnen worden toegepast, dan wel dienen de aangewezen ondernemingen na overleg met de luchtvaartmaatschappijen van derde Staten, welke dezelfde route geheel of gedeeltelijk exploiteren, zo mogelijk, rechtstreeks onderling tot overeenstemming te komen.

3) De op deze wijze vastgestelde tarieven worden de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen uiterlijk een maand voor de voorgenomen inwerkingtreding ter goedkeuring vorgelegd. Deze periode kan in bijzondere gevallen bekort worden, indien de luchtvaartautoriteiten zich daarmee kunnen verenigen.

4) Komt tussen de aangewezen ondernemingen een regeling als bedoeld in lid 2 niet tot stand of verklaart een Overeenkomstsluitende Partij zich met de haar ingevolge lid 3 ter goedkeuring voorgelegde tarieven niet akkoord, dan zullen de luchtvaartautoriteiten de tarieven voor die lijnen of gedeelten van lijnen, waaromtrent geen overeenstemming werd bereikt, bij overeenkomst vaststellen.

5) Komt tussen de luchtvaartautoriteiten van de beide Overeenkomstsluitende Partijen een overeenkomst als bedoeld in lid 4 niet tot stand, dan vindt artikel 14 toepassing. Zolang geen scheidsrechterlijke uitspraak is geschied, heeft de Overeenkomstsluitende Partij, die met een tarief niet kan instemmen, het recht, van de andere Overeenkomstsluitende Partij de handhaving van de voordien van kracht zijnde tarieven te verlangen.

## Artikel 10

Treedt een door beide Overeenkomstsluitende Partijen aanvaarde algemene multilaterale luchtvaartovereenkomst in werking, dan gaan de bepalingen van die overeenkomst voor. Besprekingen omtrent de vaststelling in hoeverre een multilaterale overeenkomst deze Overeenkomst opheft, wijzigt of aanvult, geschieden ingevolge het gestelde in artikel 13.

## Artikel 11

Iedere door een Overeenkomstsluitende Partij aangewezen onderneming mag op de luchthavens van de andere Overeenkomstsluitende Partij en in de steden van de andere Overeenkomstsluitende Partij, waar zij een eigen vertegenwoordiging wenst te vestigen, haar eigen personeel voor haar werkzaamheden hebben en te werk stellen. Indien een aangewezen onderneming afziet van eigen organisatie op de luchthavens van de andere Overeenkomstsluitende Partij, dient zij de in aanmerking komende werkzaamheden zoveel mogelijk te doen uitvoeren door het personeel van de luchthavens dan wel van een aangewezen onderneming van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

## Artikel 12

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

## Artikel 13

(1) Zur Erörterung der Auslegung, Anwendung oder Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans kann ein Vertragsstaat jederzeit eine Konsultation beantragen. Diese beginnt innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Eingang des Antrags.

(2) Vereinbarte Änderungen dieses Abkommens treten entsprechend dem in Artikel 17 vorgesehenen Verfahren in Kraft.

(3) Änderungen des Fluglinienplans treten in Kraft, sobald sie in einem Notenwechsel entsprechend Artikel 2 Abs. 2 vereinbart sind.

## Artikel 14

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens nicht nach den Artikeln 12 oder 13 beigelegt werden kann, ist sie auf Antrag eines Vertragsstaates einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall in der Weise gebildet, daß jeder Vertragsstaat einen Schiedsrichter benennt und diese Schiedsrichter sich auf einen Angehörigen eines dritten Staates als Vorsitzenden einigen. Werden die Schiedsrichter nicht innerhalb von zwei Monaten benannt, nachdem ein Vertragsstaat seine Absicht, ein Schiedsgericht anzurufen, bekanntgegeben hat, oder können die Schiedsrichter sich nicht innerhalb eines weiteren Monats auf einen Vorsitzenden einigen, so ist der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu bitten, die notwendigen Benennungen vorzunehmen. Seine Entscheidung ist für die Vertragsstaaten bindend.

(3) Das Schiedsgericht entscheidet, wenn ihm eine gültige Regelung der Meinungsverschiedenheit nicht gelingt, mit Stimmenmehrheit. Soweit die Vertragsstaaten nichts anderes vereinbaren, regelt es seine Verfahrensgrundsätze selbst und bestimmt seinen Sitz.

(4) Jeder Vertragsstaat trägt die Kosten für die Tätigkeit seines Schiedsrichters sowie die Hälfte der übrigen Kosten.

(5) Die Vertragsstaaten verpflichten sich, den vorläufigen Maßnahmen, die im Laufe des Verfahrens angeordnet werden, sowie dem Schiedsspruch, der endgültig ist, nachzukommen.

## Artikel 15

Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen jederzeit kündigen. Das Abkommen endet ein Jahr nach Eingang der Kündigung bei dem anderen Vertragsstaat, es sei denn, daß auf Grund einer Vereinbarung zwischen den Vertragsstaaten die Kündigung vor Ablauf dieser Frist rückgängig gemacht wird.

## Artikel 12

Tussen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen heeft naar behoefte een gedachtenwisseling plaats, teneinde een nauwe samenwerking tot stand te brengen ten aanzien van alle aangelegenheden die de toepassing en de uitlegging van deze Overeenkomst raken.

## Artikel 13

1) Ter bespreking van de uitlegging, de toepassing of wijzigingen van deze Overeenkomst of van de route-tabel kan een Overeenkomstsluitende Partij te allen tijde om overleg verzoeken. Dit overleg begint binnen een termijn van twee maanden na ontvangst van het verzoek.

2) Overeengekomen wijzigingen van deze Overeenkomst worden van kracht door middel van de in artikel 17 bepaalde procedure.

3) Wijzigingen van de route-tabel worden van kracht, zodra zij door middel van een notawisseling als bedoeld in artikel 2, lid 2, zijn overeengekomen.

## Artikel 14

1) Voorzover een meningsverschil omtrent de toepassing of uitlegging van deze Overeenkomst niet kan worden bijgelegd volgens de artikelen 12 of 13, dient het op verzoek van een Overeenkomstsluitende Partij aan een scheidsgerecht te worden voorgelegd.

2) Het scheidsgerecht zal van geval tot geval op zodanige wijze worden samengesteld, dat iedere Overeenkomstsluitende Partij een scheidsrechter benoemt en deze scheidsrechters overeenstemming bereiken omtrent een onderdaan van een derde Staat als voorzitter. Indien de scheidsrechters niet worden benoemd binnen twee maanden, nadat een Overeenkomstsluitende Partij zijn voornemen zich te wenden tot een scheidsgerecht bekend heeft gemaakt, of indien de scheidsrechters niet binnen een daaropvolgende maand tot overeenstemming kunnen geraken omtrent een voorzitter, dient aan de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie te worden verzocht, de nodige benoemingen te verrichten. Zijn beslissing is voor de Overeenkomstsluitende Partijen bindend.

3) Indien het scheidsgerecht niet slaagt in een minnelijke schikking van het meningsverschil, dan beslist het met meerderheid van stemmen. Voorzover de Overeenkomstsluitende Partijen niet anders overeenkomen, regelt het de beginselen inzake zijn werkwijze zelf en bepaalt het zijn zetel.

4) Iedere Overeenkomstsluitende Partij draagt de kosten voor de werkzaamheid van zijn scheidsrechter alsmede de helft van de overige kosten.

5) De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich om de voorlopige maatregelen die in de loop van het rechtsgeding worden bevolen, alsmede de scheidsrechterlijke uitspraak, die definitief is, na te komen.

## Artikel 15

Iedere Overeenkomstsluitende Partij kan deze Overeenkomst te allen tijde opzeggen. De Overeenkomst eindigt een jaar na ontvangst van de opzegging door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij door overeenstemming tussen de Overeenkomstsluitende Partijen de opzegging vóór het verstrijken van deze termijn wordt ingetrokken.

## Artikel 16

Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenaustausch nach Artikel 2 Abs. 2 und Artikel 13 Abs. 3 werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung mitgeteilt.

## Artikel 17

Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Zeitpunkt in Kraft, an dem sich die Vertragsstaaten gegenseitig mitgeteilt haben, daß die für sie geltenden verfassungsmäßigen Voraussetzungen erfüllt sind.

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Den Haag am 28. September 1956 in zwei Urschriften, jede in deutscher und niederländischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die  
Bundesrepublik  
Deutschland  
gezeichnet:  
Dr. H. Mühlenfeld

Für das  
Königreich  
der Niederlande  
gezeichnet:  
J. W. Beyen  
J. M. A. Luns

## Artikel 16

Deze Overeenkomst, al zijn wijzigingen en iedere notawisseling als bedoeld in artikel 2, lid 2, en artikel 13, lid 3, worden ter registratie aan de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie medegedeeld.

## Artikel 17

Deze Overeenkomst treedt in werking een maand na het tijdstip, waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkander hebben medegedeeld, dat de voor hen geldende grondwettelijke vereisten zijn vervuld.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekende gevolmachtigden deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAÁN te 's-Gravenhage op 28 september 1956 in tweevoud, in de Duitse en in de Nederlandse taal, waarbij iedere tekst gelijkelijk verbindend is.

Voor de  
Bondsrepubliek  
Duitsland  
werd getekend:  
Dr. H. Mühlenfeld

Voor het  
Koninkrijk  
der Nederlanden  
werd getekend:  
J. W. Beyen  
J. M. A. Luns

**Gesetz zu dem Abkommen vom 29. Januar 1957  
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark  
über den Luftverkehr.**

Vom 30. September 1957.

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

## Artikel 1

Dem am 29. Januar 1957 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über den Luftverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

## Artikel 2

Artikel 7 und 12 des Abkommens finden im Saarland vom Ende der Übergangszeit nach Artikel 3 des Saarvertrages vom 27. Oktober 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 1587) an Anwendung. § 16 des Gesetzes über die Eingliederung des Saarlandes vom 23. Dezember 1956 (Bundesgesetzbl. I S. 1011) bleibt unberührt.

## Artikel 3

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

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 20 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet.

Bonn, den 30. September 1957.

Der Bundespräsident  
Theodor Heuss

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers  
Blücher

Der Bundesminister für Verkehr  
Seehofer

Der Bundesminister des Auswärtigen  
von Brentano

**Abkommen  
zwischen der Bundesrepublik Deutschland  
und dem Königreich Dänemark  
über den Luftverkehr**

**Luftfartsoverenskomst  
mellem Forbundsrepublikken Tyskland  
og Kongeriget Danmark**

Die Bundesrepublik Deutschland  
und  
das Königreich Dänemark

HABEN in dem Wunsche, ein Abkommen zur Förderung des Luftverkehrs zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus zu schließen,

FOLGENDES VEREINBART:

Artikel 1

Für die Anwendung dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dem Inhalt des Abkommens nichts anderes ergibt,

- a) „Luftfahrtbehörde“, in der Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr, in dem Königreich Dänemark den Minister für Öffentliche Arbeiten (Verkehrsminister) oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen obliegenden Aufgaben ermächtigt sein wird;
- b) „Hoheitsgebiet“ in bezug auf einen Staat das Landgebiet und die unter dessen Staatsgewalt stehenden daran angrenzenden Hoheitsgewässer;
- c) „Benanntes Unternehmen“ ein Luftverkehrsunternehmen, das ein Vertragsstaat dem anderen Vertragsstaat nach Artikel 3 schriftlich als das Unternehmen benannt hat, das die nach Artikel 2 Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Fluglinien betreiben soll;
- d) „Fluglinienverkehr“ einen planmäßigen Luftverkehr, der zum Zwecke der öffentlichen Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post durch Luftfahrzeuge betrieben wird;
- e) „Internationaler Fluglinienverkehr“ einen Fluglinienverkehr, der durch den Luftraum über dem Hoheitsgebiet von mehr als einem Staat führt;
- f) „Landing zu nichtgewerblichen Zwecken“ eine Landing für andere Zwecke als zum gewerblichen Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Fracht und Post.

Artikel 2

(1) Jeder Vertragsstaat gewährt dem anderen Vertragsstaat zur Durchführung von internationalem Fluglinienverkehr durch die benannten Unternehmen folgende 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 Hoheitsgebiet, die bei jeder nach Absatz 2 festgelegten Linie aufgeführt sind.

(2) Die Linien, welche die benannten Unternehmen der beiden Vertragsstaaten zu betreiben berechtigt sind, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der in einem Notenwechsel zu vereinbaren ist.

Forbundsrepublikken Tyskland  
og  
Kongeriget Danmark

ER UD FRA ØNSKET om at afslutte en overenskomst til fremme af lufttrafikken mellem deres respektive territorier og derudover

KOMMET OVERENS OM FØLGENDE:

Artikel 1

I nærværende overenskomst forstås, medmindre andet følger af overenskomstens indhold:

- a) ved "luftfartsmyndighed" for Forbundsrepublikken Tysklands vedkommende forbundstrafikministeren, for Kongeriget Danmarks vedkommende ministeren for offentlige arbejder (trafikministeren), eller i begge tilfælde enhver anden person eller myndighed, som bemyndiges til at varetage de opgaver, der påhviler disse;
- b) ved "territorium" i relation til en stat det landområde og dertil grænsende territorialfarvande, som står under den pågældende stats højhedsret;
- c) ved "udpeget luftfartsselskab" et luftfartsselskab, som den ene kontraherende stat i overensstemmelse med artikel 3 skriftligt overfor den anden kontraherende stat har udpeget til at beflyve de i nærværende overenskomst artikel 2, stk. 2, fastlagte luftruter;
- d) ved "luftrute" en rute, der planmæssigt drives af luftfartøjer med henblik på offentlig befordring af passagerer, gods og post;
- e) ved "international luftrute" en luftrute, der passerer luftrummet over mere end een stats territorium;
- f) ved "teknisk landing" landing med andet formål end i erhvervsmæssigt øjemed at optage eller afsætte passagerer, gods og post.

Artikel 2

1) Med henblik på de udpegede luftfartsselskabers beflyvning af internationale luftruter tilstår hver af de kontraherende stater den anden kontraherende stat følgende rettigheder:

- ret til overflyvning,
- ret til teknisk landing og

ret til ind- og udflyvning ved udøvelse af erhvervsmæssig international trafik med passagerer, post og fragt på de pladser indenfor dens territorium, der er anført for enhver i henhold til stk. 2 fastsat rute.

2) De ruter, som de to kontraherende stater udpegede luftfartsselskaber er berettiget til at beflyve, fastlægges i en ruteliste, hvorom der skal træffes aftale i en noteveksling.

## Artikel 3

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

- a) der Vertragsstaat, dem die Rechte gewährt sind, das oder die Unternehmen schriftlich benannt hat, welche die einzelnen Linien betreiben werden,
- b) der Vertragsstaat, der die Rechte gewährt, dem oder den benannten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den internationalen Linienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien zu eröffnen.

(2) Der Vertragsstaat, der die Rechte gewährt, wird vorbehaltlich der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 und vorbehaltlich der Verständigung nach Artikel 11 unverzüglich die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs erteilen.

(3) Jeder Vertragsstaat ist berechtigt, von dem oder den benannten Unternehmen des anderen Vertragsstaates den Nachweis zu verlangen, daß diese Unternehmen in der Lage sind, den Erfordernissen zu entsprechen, die durch die Gesetze und Vorschriften des erstgenannten Staates für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs vorgeschrieben sind.

(4) Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, einem von dem anderen Vertragsstaat benannten Unternehmen die Ausübung der in Artikel 2 gewährten Rechte zu verweigern, wenn das Unternehmen nicht in der Lage ist, auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften des anderen Vertragsstaates oder diesem selbst zusteht.

## Artikel 4

(1) Jeder Vertragsstaat kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder einschränken, wenn ein benanntes Unternehmen die Gesetze und Vorschriften des Vertragsstaates, der die Rechte gewährt, oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht befolgt oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 3 Absatz 4 nicht erbracht wird.

Von diesem Recht wird jeder Vertragsstaat nur nach einer Konsultation nach Artikel 15 Gebrauch machen, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebes oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

(2) Jeder Vertragsstaat hat das Recht, durch schriftliche Mitteilung an den anderen Vertragsstaat die Benennung eines Unternehmens rückgängig zu machen, um es durch ein anderes Unternehmen zu ersetzen. Das neu benannte Unternehmen genießt dieselben Rechte und unterliegt denselben Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

## Artikel 5

(1) Die Gesetze und Vorschriften eines jeden der beiden Vertragsstaaten, die den Einflug von Luftfahrzeugen des internationalen Luftverkehrs in sein Hoheitsgebiet oder deren Ausflug aus seinem Hoheitsgebiet oder den Betrieb und Verkehr solcher Luftfahrzeuge innerhalb seines Hoheitsgebietes betreffen, finden auf Luftfahrzeuge, die von den benannten Unternehmen des anderen Vertragsstaates verwendet werden, Anwendung.

(2) Die Gesetze und Vorschriften eines jeden der beiden Vertragsstaaten, die den Einflug in sein Hoheitsgebiet oder den Ausflug aus seinem Hoheitsgebiet von

## Artikel 3

1) Driften af internationale luftruter på de i henhold til artikel 2, stk. 2, fastlagte strækninger kan påbegyndes, såsnart

- a) den kontraherende stat, hvem rettighederne er tilstået, skriftligt har udpeget et eller flere luftfartsselskaber til at beflyve de enkelte ruter,
- b) den kontraherende stat, der tilstår rettighederne, har givet det eller de udpegede luftfartsselskaber tilladelse til at åbne internationale luftruter på de i henhold til artikel 2, stk. 2, fastlagte strækninger.

2) Den kontraherende stat, der tilstår rettighederne, er under forbehold af bestemmelserne i stk. 3 og 4 og under forudsætning af, at der opnås enighed i overensstemmelse med artikel 11, forpligtet til uopholdeligt at give tilladelse til drift af de pågældende internationale luftruter.

3) Hver af de kontraherende stater er berettiget til af det eller de af den anden kontraherende stat udpegede luftfartsselskaber at forlange dokumentation for, at disse luftfartsselskaber er i stand til at opfylde de ifølge førstnævnte stats love og bestemmelser for driften af internationale luftruter opstillede krav.

4) Hver af de kontraherende stater forbeholder sig ret til at nægte at give et af den anden kontraherende stat udpeget luftfartsselskab tilladelse til at udøve de i artikel 2 tilståede rettigheder, hvis luftfartsselskabet ikke er i stand til på forlangende at dokumentere, at en væsentlig del af ejendomsretten til dette luftfartsselskab og den effektive kontrol dermed indehaves af statsborgere eller juridiske personer i den anden kontraherende stat eller hos denne selv.

## Artikel 4

1) Hver af de kontraherende stater kan tilbagekalde eller begrænse den i henhold til artikel 3, stk. 2, givne tilladelse, såfremt et udpeget luftfartsselskab ikke efterkommer de love og bestemmelser, der gælder i den kontraherende stat, som tilstår rettighederne, eller bestemmelserne i nærværende overenskomst eller ikke opfylder de deraf flydende forpligtelser. Det samme gælder, hvis den i henhold til artikel 3, stk. 4, forlangte dokumentation ikke tilvejebringes.

Hver kontraherende stat vil kun gøre brug af denne ret efter en konsultation i henhold til artikel 15, medmindre omgående ophør af driften eller omgående begrænsninger heri er nødvendige for at undgå yderligere overtrædelser af love eller bestemmelser.

2) Hver af de kontraherende stater har ret til skriftligt overfor den anden kontraherende stat at tilbagekalde udpegelsen af et luftfartsselskab og erstatte det med et andet luftfartsselskab. Det nyudpegede luftfartsselskab nyder de samme rettigheder og er underkastet de samme forpligtelser som det luftfartsselskab, det er trådt i stedet for.

## Artikel 5

1) Hver af de kontraherende staters love og bestemmelser vedrørende indflyvning på eller udflyvning fra dens territorium af luftfartøjer i international lufttrafik eller vedrørende sådanne luftfartøjers drift og trafik indenfor dens territorium finder anvendelse på luftfartøjer, der benyttes af de af den anden kontraherende stat udpegede luftfartsselskaber.

2) Hver af de kontraherende staters love og bestemmelser vedrørende ankomst til eller afgang fra dens territorium af passagerer, besætninger, post eller gods

Fluggästen, Besatzungen, Post oder Fracht (z.B. Vorschriften über Einreise, Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zölle, Quarantäne) betreffen, finden auf die Fluggäste, Besatzungen, Post oder Fracht der Luftfahrzeuge des anderen Vertragsstaates während ihres Aufenthaltes in seinem Hoheitsgebiet Anwendung.

#### Artikel 6

Die Gebühren, die in jedem Vertragsstaat für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge des anderen Vertragsstaates erhoben werden, dürfen nicht höher als für die einheimischen Luftfahrzeuge sein.

#### Artikel 7

(1) Die Vertragsstaaten gewähren für die Luftfahrzeuge, die von einem benannten Unternehmen des anderen Vertragsstaates ausschließlich im internationalen Luftverkehr verwendet werden, die folgenden Abgabenvergünstigungen:

1. Die von den benannten Unternehmen des einen Vertragsstaates verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates einfliegen und wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Ausrüstungsgegenstände und Ersatzteile bleiben frei von Zöllen und sonstigen, bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben.
2. Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände, die
  - a) aus den in Nummer 1 genannten Luftfahrzeugen im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung ausgebaut oder sonst von Bord gebracht und dort gelagert werden,
  - b) für diese Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden, bleiben frei von den in Nummer 1 bezeichneten Abgaben, wenn sie unter Zollüberwachung in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden oder aus dem Hoheitsgebiet dieses Vertragsstaates auf andere Weise als an Bord der Luftfahrzeuge wieder ausgeführt werden.
 Die gleiche Abgabenbefreiung wird für solche Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände gewährt, die unter Zollüberwachung aus entsprechenden Lagern anderer ausländischer Luftfahrtunternehmen entnommen und in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden.
3. Treibstoffe und Schmieröle, die an Bord der in Nummer 1 genannten Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates eingebracht werden, dürfen frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben an Bord dieser Luftfahrzeuge verbraucht werden, und zwar auch auf anschließenden Flügen zwischen Orten im Hoheitsgebiet dieses Vertragsstaates. Dies gilt auch für Treibstoffe und Schmieröle, die zur Versorgung dieser Luftfahrzeuge für Rechnung eines benannten Unternehmens in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden. Für sonstige Treibstoffe und Schmieröle, die von diesen Luftfahrzeugen im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung an Bord genommen und im Fluglinienverkehr verbraucht werden, werden die bezeichneten Abgaben sowie etwaige besondere Verbrauchsabgaben nicht erhoben, mit denen die Luftfahrtbetriebsstoffe in diesem Vertragsstaate belastet sind.

(såsom bestemmelser angående indrejse, klarering, indvandring, pas, told og karantæne) finder anvendelse på passagerer, besætninger, post eller gods ombord i den anden kontraherende stats luftfartøjer under disses ophold på dens territorium.

#### Artikel 6

Afgifter, som i hver af de kontraherende stater opkræves for den anden kontraherende stats luftfartøjers benyttelse af lufthavne og andre luftfartsanlæg, må ikke overstige de for indenlandske luftfartøjer gældende.

#### Artikel 7

1) De kontraherende stater tilstår de luftfartøjer, der af et af den anden kontraherende stat udpeget luftfartsselskab udelukkende anvendes på internationale luft-ruter, følgende afgiftslettelser:

1. De af den ene kontraherende stats udpegede luftfartsselskaber anvendte luftfartøjer, der flyver ind på den anden kontraherende stats territorium og atter flyver ud derfra eller som overflyver det, tilligemed ombordværende udstyr og reservedele, er fritaget for told og andre ved ind- og udførsel samt transit af varer opkrævede afgifter.
2. Reservedele og udstyr, som
  - a) på den anden kontraherende stats territorium under toldopsyn afmonteres de under punkt 1 nævnte luftfartøjer eller på anden måde udtages og oplagres dér,
  - b) til brug for disse luftfartøjer under toldopsyn indføres på den anden kontraherende stats territorium og oplagres dér, er fritaget for de under punkt 1 nævnte afgifter, når de under toldopsyn påmonteres eller på anden måde bringes ombord i de nævnte luftfartøjer eller genudføres fra den pågældende kontraherende stats territorium på anden måde end ombord i luftfartøjerne.

Samme afgiftsfritagelse tilstås for sådanne reservedele og sådant udstyr, som under toldopsyn udtages af tilsvarende lagre tilhørende andre udenlandske luftfartsselskaber og påmonteres eller på anden måde bringes ombord i de nævnte luftfartøjer.

3. Brændstof og smøreolie, som ombord på de under punkt 1 nævnte luftfartøjer indføres på den anden kontraherende stats territorium, kan, fritaget for told og andre afgifter, der opkræves ved ind- og udførsel samt transit af varer, forbruges ombord i disse luftfartøjer; det samme gælder flyvninger i tilslutning hertil mellem pladser på den pågældende kontraherende stats territorium. Dette gælder ligeledes for brændstof og smøreolie, der for et udpeget luftfartsselskabs regning til brug for disse luftfartøjer under toldopsyn indføres på den anden kontraherende stats territorium og oplagres dér. For brændstof og smøreolie iøvrigt, der på den anden kontraherende stats territorium under toldopsyn tages ombord af disse luftfartøjer og anvendes på luftruter, opkræves ikke sådanne afgifter eller særlige forbrugsafgifter, som på denne kontraherende stats territorium ellers hviler på brændstof og smøreolie til luftfartøjer.

4. Die an Bord der in Nummer 1 genannten Luftfahrzeuge eingebrachten Nahrungs- und Genußmittel, die zum Verbrauch durch Fluggäste und Besatzungsmitglieder bestimmt sind, dürfen im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben zum alsbaldigen Verbrauch an Bord ausgegeben werden, wenn die Luftfahrzeuge bei Zwischenlandungen ständig zollamtlich überwacht werden können.

(2) Soweit für die in vorstehendem Absatz genannten Waren Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen sie nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

#### Artikel 8

(1) Die von einem Vertragsstaat ausgestellten oder anerkannten Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine der Besatzung eines Luftfahrzeugs werden vom anderen Vertragsstaat als gültig anerkannt, solange sie in Kraft sind.

(2) Jeder der Vertragsstaaten behält sich das Recht vor, den Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen, die seinen eigenen Staatsangehörigen vom anderen Vertragsstaat oder einem anderen Staat ausgestellt sind, für Flüge über seinem eigenen Hoheitsgebiet die Anerkennung zu verweigern.

#### Artikel 9

(1) Den Unternehmen jedes Vertragsstaates soll in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben werden, den Betrieb auf jeder der nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien durchzuführen.

(2) Beim Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien sollen die benannten Unternehmen eines jeden Vertragsstaates auf die Interessen der Unternehmen des anderen Vertragsstaates Rücksicht nehmen, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien betriebene Fluglinienverkehr dieser Unternehmen nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien soll in erster Linie dazu dienen, ein Beförderungsangebot zur Verfügung zu stellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet des Vertragsstaates entspricht, der das oder die Unternehmen benannt hat. Das Recht dieser Unternehmen, Fluglinienverkehr zwischen den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten, im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates gelegenen Punkten einer Linie und dritten Staaten auszuführen, soll im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt werden, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

- a) an die Nachfrage nach Verkehrsmöglichkeiten von und nach dem Hoheitsgebiet des Vertragsstaates, der das oder die Unternehmen benannt hat,
- b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien,
- c) an die Anforderungen eines wirtschaftlichen Betriebes der Linien des Durchgangsverkehrs.

#### Artikel 10

Die Luftfahrtbehörde des einen Vertragsstaates wird der Luftfahrtbehörde des anderen Vertragsstaates auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der benannten Unternehmen übermit-

4. De ombord på de under punkt 1 nævnte luftfartøjer indførte nærings- og nydelsesmidler, der er bestemt til passagerers og besætningsmedlemmers forbrug, kan på den anden kontraherende stats territorium udleveres til øjeblikkelig forbrug om bord fritaget for told og andre ved ind- og udførsel samt transit af varer opkrævede afgifter, når luftfartøjerne under mellemlandinger stadig kan holdes under toldopsyn.

2) For så vidt der for de i ovenstående afsnit nævnte varer ikke opkræves afgifter, omfattes de ikke af de iøvrigt for sådanne varer gældende forbud eller restriktioner for så vidt angår ind- og udførsel samt transit.

#### Artikel 8

1) Luftdygtighedsbeviser, duelighedsbeviser og certifikater for besætningen på et luftfartøj, der er udstedt eller anerkendt af den ene kontraherende stat, skal anerkendes som gyldige af den anden kontraherende stat, så længe de er i kraft.

2) Hver af de kontraherende stater forbeholder sig ret til, for så vidt angår flyvning over dens eget territorium, at nægte at anerkende duelighedsbeviser og certifikater, som er udstedt for dens egne statsborgere af den anden kontraherende stat eller nogen anden stat.

#### Artikel 9

1) Hver af de kontraherende staters luftfartsselskaber skal have rimelig og lige adgang til at beflyve enhver af de i henhold til artikel 2, stk. 2, fastlagte ruter.

2) Ved beflyvningen af internationale luftruter på de i henhold til artikel 2, stk. 2, fastlagte strækninger skal de af hver kontraherende stat udpegede luftfartsselskaber tage hensyn til den anden kontraherende stats luftfartsselskabers interesser, således at den lufttrafik, som disse selskaber helt eller delvis driver på de samme strækninger, ikke påvirkes på utilbørlig måde.

3) Den internationale lufttrafik på de i henhold til artikel 2, stk. 2, fastlagte strækninger skal i første række tjene til at tilvejebringe en kapacitet, der svarer til det trafikbehov, der kan forudses til og fra den kontraherende stats territorium, der har udpeget luftfartsselskabet eller luftfartsselskaberne. Disse luftfartsselskabers ret til at drive lufttrafik mellem pladser på en i henhold til artikel 2, stk. 2, fastlagt strækning, beliggende indenfor den anden kontraherende stats territorium og tredieland, skal for at sikre en ordnet udvikling af den internationale lufttrafik udøves således, at kapaciteten tilpasses

- a) efter trafikbehovet fra og til den kontraherende stats territorium, der har udpeget luftfartsselskabet eller luftfartsselskaberne,
- b) efter trafikbehovet i de områder, der passerer, under hensyntagen til de lokale og regionale ruter,
- c) efter kravet om en økonomisk drift af de gennemgående ruter.

#### Artikel 10

Den ene kontraherende stats luftfartsmyndigheder skal efter derom fremsat anmodning tilstille den anden kontraherende stats luftfartsmyndigheder alt sådant periodisk eller andet statistisk materiale vedrørende de udpegede

tehn, die zum Zwecke der Nachprüfung der Ausnutzung des nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten internationalen Fluglinienverkehrs, der durch die benannten Unternehmen betrieben wird, billigerweise gefordert werden können. Diese Unterlagen sollen alle Informationen umfassen, die zur Beurteilung des Umfangs des Verkehrs der Unternehmen auf den festgelegten Linien und der Herkunft und Bestimmung dieses Verkehrs erforderlich sind.

#### Artikel 11

(1) Die Tarife, die auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht anzuwenden sind, werden unter Berücksichtigung aller Faktoren, wie der Kosten des Betriebes, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der von anderen Unternehmen, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, verwendeten Tarife, festgesetzt. Bei der Festsetzung soll in nachstehender Weise verfahren werden.

(2) Die Tarife werden, wenn möglich, für jede Linie durch Vereinbarung der beteiligten benannten Unternehmen festgesetzt. Hierbei sollen sich die benannten Unternehmen nach den Beschlüssen richten, die auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens der International Air Transport Association (IATA) angewendet werden können, oder die benannten Unternehmen sollen sich nach einer Beratung mit den Luftverkehrsunternehmen dritter Länder, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, falls möglich, unmittelbar untereinander verständigen. Das gleiche gilt für Agenturprovisionen, die in Verbindung mit den Tarifen erhoben werden.

(3) Die auf diese Weise festgesetzten Tarife sollen den Luftfahrtbehörden eines jeden Vertragsstaates wenigstens dreißig (30) Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt werden. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

(4) Kommt zwischen den benannten Unternehmen eine Einigung nach Absatz 2 nicht zustande, oder erklärt sich ein Vertragsstaat mit den ihm nach Absatz 3 zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so werden die Luftfahrtbehörden die Tarife derjenigen Linien und Linienteile, für die eine Übereinstimmung nicht zustande gekommen ist, durch beiderseitige Vereinbarung festsetzen.

(5) Kommt zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten eine Vereinbarung nach Absatz 4 nicht zustande, so findet Artikel 16 Anwendung. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, ist der Vertragsstaat, der sich mit einer Tarifänderung nicht einverstanden erklärt, berechtigt, von dem anderen Vertragsstaat die Aufrechterhaltung der vorher in Kraft befindlichen Tarife zu verlangen.

#### Artikel 12

(1) Jeder Vertragsstaat gewährt den benannten Unternehmen des anderen Vertragsstaates das Recht, ihren Hauptbüros den Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben zu den entsprechenden amtlichen Wechselkursen in der Währung des anderen Vertragsstaates zu übermitteln.

(2) Die Überweisung kann auf Wunsch des Gläubigers auch in einer anderen Währung erfolgen, soweit dies nach den jeweils geltenden Devisenbestimmungen der Vertragsstaaten möglich ist.

#### Artikel 13

Tritt ein von beiden Vertragsstaaten angenommenes allgemeines multilaterales Luftverkehrsabkommen in Kraft, so gehen die Bestimmungen des multilateralen Abkommens vor. Erörterungen über die Feststellung,

luftfahrtsselskaber, som med rimelighed kan kræves med henblik på en bedømmelse af de udpegede luftfartsselskabers udnyttelse af de i henhold til artikel 2, stk. 2, fastlagte internationale luftruter. Sådant materiale skal indeholde alle oplysninger, der måtte være nødvendige til bedømmelse af omfanget af luftfartsselskabernes trafik på de fastlagte ruter, samt denne trafiks oprindelses- og bestemmelsessted.

#### Artikel 11

1) De takster, der skal anvendes for passagerer og gods på de i henhold til artikel 2, stk. 2, fastlagte ruter, fastsættes under hensyntagen til alle faktorer, såsom driftsomkostninger, et rimeligt udbytte, de enkelte ruters særlige karakter, og de takster, som anvendes af andre luftfartsselskaber, der helt eller delvis beflyver den samme strækning. Taksterne fastsættes efter følgende retningslinier:

2) Taksterne fastsættes så vidt muligt for hver enkelt rute ved aftale mellem vedkommende udpegede luftfartsselskaber. Herved skal de udpegede luftfartsselskaber rette sig efter de beslutninger, der kan bringes i anvendelse i henhold til den internationale sammenlutning af luftfartsselskaber (IATA's) takstberegningmetoder; ellers skal de udpegede luftfartsselskaber, efter at have rådført sig med tredielands luftfartsselskaber, som helt eller delvis beflyver samme rute, om muligt træffe aftale indbyrdes. Det samme gælder for agenturkommission, som opkræves i forbindelse med taksterne.

3) De således fastsatte takster skal forelægges hver af de kontraherende stater luftfartsmyndigheder til godkendelse senest tredive (30) dage før deres planlagte ikrafttræden. Dette tidsrum kan i særlige tilfælde forkortes, såfremt luftfartsmyndighederne er indforstået dermed.

4) Opnås den i stk. 2 forudsatte enighed ikke mellem de udpegede luftfartsselskaber, eller kan en af de kontraherende stater ikke tiltræde de takster, der forelægges den til godkendelse efter stk. 3, fastsætter luftfartsmyndighederne ved indbyrdes aftale taksterne for de ruter og dele af ruter, om hvilke der ikke er opnået enighed.

5) Opnås der ikke nogen aftale mellem de kontraherende stater luftfartsmyndigheder i medfør af stk. 4, finder artikel 16 anvendelse. Så længe der ikke er afsagt voldgiftskendelse, er den af de kontraherende stater, der ikke har kunnet tiltræde en takstændring, berettiget til af den anden kontraherende stat at forlange de hidtil gældende takster opretholdt.

#### Artikel 12

1) Hver af de kontraherende stater tilstår de af den anden kontraherende stat udpegede luftfartsselskaber ret til at overføre til deres hovedkontorer de beløb, hvormed deres indtægter overstiger udgifterne, i den anden kontraherende stats valuta til de gældende officielle kurser.

2) I det omfang dette er muligt efter de i de kontraherende stater til enhver tid gældende valutabestemmelser kan overførslen efter fordringshaverens ønske også ske i en anden valuta.

#### Artikel 13

Såfremt en almindelig multilateral luftfartsoverenskomst, som tiltrædes af begge kontraherende stater, træder i kraft, har den multilaterale overenskomsts bestemmelser forrang. Drøftelser til konstatering af, i

inwieweit ein multilaterales Abkommen dieses Abkommen aufhebt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 15 dieses Abkommens statt.

#### Artikel 14

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten findet ein regelmäßiger Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit in allen die Anwendung und Auslegung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

#### Artikel 15

(1) Eine Konsultation zur Erörterung der Auslegung, Anwendung oder zu Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans kann jederzeit von jedem Vertragsstaat beantragt werden. Diese Konsultation beginnt innerhalb einer Frist von 60 Tagen nach Eingang des Antrags

(2) Vereinbarte Änderungen dieses Abkommens treten entsprechend dem in Artikel 20 vorgesehenen Verfahren in Kraft.

(3) Änderungen des Fluglinienplans treten in Kraft, sobald sie in einem diplomatischen Notenwechsel entsprechend Artikel 2 Absatz 2 vereinbart sind.

#### Artikel 16

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens nicht nach Artikel 14 oder 15 zwischen den Luftfahrtbehörden oder zwischen den Regierungen der Vertragsstaaten beigelegt werden kann, ist sie auf Antrag eines Vertragsstaates einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall in der Weise gebildet, daß jeder Vertragsstaat einen Schiedsrichter benennt und diese Schiedsrichter sich auf einen Angehörigen eines dritten Staates als Vorsitzenden einigen. Werden die Schiedsrichter nicht innerhalb von zwei Monaten benannt, nachdem ein Vertragsstaat seine Absicht, ein Schiedsgericht anzurufen, bekanntgegeben hat, oder können die Schiedsrichter sich nicht innerhalb eines weiteren Monats auf einen Vorsitzenden einigen, so ist der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu bitten, die notwendigen Benennungen vorzunehmen. Seine Entscheidung ist für die Vertragsstaaten bindend.

(3) Das Schiedsgericht entscheidet, wenn ihm eine gültige Regelung der Meinungsverschiedenheit nicht gelingt, mit Stimmenmehrheit. Soweit die Vertragsstaaten nichts anderes vereinbaren, regelt es seine Verfahrensgrundsätze selbst und bestimmt seinen Sitz.

(4) Jeder Vertragsstaat trägt die Kosten für die Tätigkeit seines Schiedsrichters sowie die Hälfte der Kosten für die Tätigkeit des Vorsitzenden

(5) Die Vertragsstaaten verpflichten sich, den vorläufigen Maßnahmen, die im Laufe des Verfahrens angeordnet werden, sowie dem Schiedsspruch, der endgültig ist, nachzukommen.

#### Artikel 17

Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen jederzeit kündigen. Das Abkommen endigt ein Jahr nach Eingang der Kündigung bei dem anderen Vertragsstaat, es sei denn, daß auf Grund einer Vereinbarung zwischen den Vertragsstaaten die Kündigung vor Ablauf dieser Frist rückgängig gemacht wird.

#### Artikel 18

Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenwechsel nach Artikel 2 Absatz 2 und Artikel 15 Absatz 3 sollen bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert werden.

hvilken udstrækning en multilateral overenskomst ophæver, ændrer eller supplerer nærværende overenskomst, skal finde sted i overensstemmelse med dennes artikel 15.

#### Artikel 14

Mellem de kontraherende stater luftfartsmyndigheder skal der finde regelmæssige drøftelser sted for at skabe et snævert samarbejde i alle spørgsmål vedrørende anvendelsen og fortolkningen af nærværende overenskomst.

#### Artikel 15

1) Hver af de kontraherende stater kan til enhver tid anmode om en konsultation til drøftelse af fortolkning, anvendelse eller ændring af nærværende overenskomst eller af rutelisten. Denne konsultation skal påbegyndes indenfor en frist af 60 dage efter anmodningens modtagelse.

2) Vedtagne ændringer i nærværende overenskomst træder i kraft i overensstemmelse med den i artikel 20 foreskrevne fremgangsmåde.

3) Ændringer i rutelisten træder i kraft, så snart aftale herom er truffet ved diplomatisk noteveksling i henhold til artikel 2, stk. 2.

#### Artikel 16

1) Såfremt en tvist angående anvendelsen eller fortolkningen af nærværende overenskomst ikke i henhold til bestemmelserne i artikel 14 eller 15 kan bilægges mellem luftfartsmyndighederne eller mellem de kontraherende stater regeringer, skal den på begæring af en af de kontraherende stater forelægges en voldgiftsdomstol.

2) Voldgiftsdomstolen sammensættes i hvert enkelt tilfælde ved, at hver af de kontraherende stater udnævner en voldgiftsdommer, og disse voldgiftsdommere enes derefter om at vælge en statsborger fra en trediestat som formand. Såfremt voldgiftsdommerne ikke er udnævnt inden to måneder efter, at en af de kontraherende stater har tilkendegivet sit ønske om at henvise tvisten til en voldgiftsdomstol, eller såfremt voldgiftsdommerne ikke inden yderligere een måned bliver enige om valget af en formand, skal præsidenten for den internationale civile luftfartsorganisations råd anmodes om at foretage de nødvendige udnævnelser. Hans afgørelse er bindende for de kontraherende stater.

3) Såfremt det ikke lykkes voldgiftsdomstolen at nå til en mindelig ordning af tvisten, træffer den sin afgørelse ved simpelt flertal. Dersom de kontraherende stater intet andet har aftalt, bestemmer voldgiftsdomstolen selv sin procedure og sit sæde.

4) Hver af de kontraherende stater bærer udgifterne ved sin voldgiftsdommers virksomhed samt halvdelen af udgifterne ved formandens virksomhed.

5) De kontraherende stater forpligter sig til at efterkomme såvel de foreløbige afgørelser, der måtte blive truffet under sagen, som voldgiftskendelsen, der er endelig.

#### Artikel 17

Hver af de kontraherende stater kan til enhver tid opsigte nærværende overenskomst. Overenskomsten udløber eet år efter den anden kontraherende stats modtagelse af opsigelsen, medmindre opsigelsen efter aftale mellem de kontraherende stater tilbagekaldes inden nævnte periodes udløb.

#### Artikel 18

Nærværende overenskomst, alle ændringer deri og enhver noteveksling i henhold til artikel 2, stk. 2, og artikel 15, stk. 3, skal registreres hos Organisationen for International Civil Luftfart.

**Artikel 19**

Dieses Abkommen tritt an die Stelle aller bisherigen Abkommen zwischen den Vertragsstaaten über den Luftverkehr und hebt diese auf.

**Artikel 20**

Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Zeitpunkt in Kraft, an dem sich die Vertragsstaaten gegenseitig mitgeteilt haben, daß die für sie geltenden verfassungsmäßigen Voraussetzungen erfüllt sind.

ZU URKUND DESSEN haben die beiderseitigen Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Bonn, den 29. Januar 1957, in doppelter Urschrift in deutscher und dänischer Sprache, wobei der Wortlaut beider Sprachen verbindlich ist.

**Artikel 19**

Nærværende overenskomst træder i stedet for og ophæver alle tidligere luftfartsoverenskomster mellem de kontraherende stater.

**Artikel 20**

Nærværende overenskomst træder i kraft een måned efter det tidspunkt, på hvilket de kontraherende stater har givet hinanden meddelelse om, at de for dem gældende forfatningsmæssige forudsætninger er opfyldt.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har begge staters befuldmægtigede undertegnet nærværende overenskomst.

UDFÆRDIGET i Bonn, den 29. Januar 1957, i to eksemplarer på tysk og dansk, idet begge tekster har samme gyldighed.

Für die Bundesrepublik Deutschland  
gezeichnet:

For Forbundsrepublikken Tyskland  
signeret:  
von Brentano

Für das Königreich Dänemark  
gezeichnet:

For Kongeriget Danmark  
signeret:  
F. Hvass

**Gesetz zu dem Abkommen vom 29. Januar 1957  
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Norwegen  
über den Luftverkehr.**

Vom 30. September 1957.

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

**Artikel 1**

Dem am 29. Januar 1957 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Norwegen über den Luftverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

**Artikel 2**

Artikel 7 und 12 des Abkommens finden im Saarland vom Ende der Übergangszeit nach Artikel 3 des Saarvertrages vom 27. Oktober 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 1587) an Anwendung. § 16 des Gesetzes über die Eingliederung des Saarlandes vom 23. Dezember 1956 (Bundesgesetzbl. I S. 1011) bleibt unberührt.

**Artikel 3**

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

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 20 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet.

Bonn, den 30. September 1957.

Der Bundespräsident  
Theodor Heuss

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers  
Blücher

Der Bundesminister für Verkehr  
Seebohm

Der Bundesminister des Auswärtigen  
von Brentano

**Abkommen  
zwischen der Bundesrepublik Deutschland  
und dem Königreich Norwegen  
über den Luftverkehr**

**Luftfartsavtale  
mellom Forbundsrepublikken Tyskland  
og Kongeriket Norge**

Die Bundesrepublik Deutschland  
und  
das Königreich Norwegen

HABEN in dem Wunsche, ein Abkommen zur Förderung des Luftverkehrs zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus zu schließen,

FOLGENDES VEREINBART:

Artikel 1

Für die Anwendung dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dem Inhalt des Abkommens nichts anderes ergibt,

- a) „Luftfahrtbehörde“, in der Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr, in dem Königreich Norwegen das Königliche Verkehrsministerium oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen obliegenden Aufgaben ermächtigt sein wird;
- b) „Hoheitsgebiet“ in Bezug auf einen Staat das Landgebiet und die unter dessen Staatsgewalt stehenden daran angrenzenden Hoheitsgewässer;
- c) „Benanntes Unternehmen“ ein Luftverkehrsunternehmen, das ein Vertragsstaat dem anderen Vertragsstaat nach Artikel 3 schriftlich als das Unternehmen benannt hat, das die nach Artikel 2 Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Fluglinien betreiben soll;
- d) „Fluglinienverkehr“ einen planmäßigen Luftverkehr, der zum Zwecke der öffentlichen Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post durch Luftfahrzeuge betrieben wird;
- e) „Internationaler Fluglinienverkehr“ einen Fluglinienverkehr, der durch den Luftraum über dem Hoheitsgebiet von mehr als einem Staat führt;
- f) „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ eine Landung für andere Zwecke als zum gewerblichen Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Fracht und Post.

Artikel 2

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

- das Recht des Überflugs,
- das Recht der Landung 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 Hoheitsgebiet, die bei jeder nach Absatz 2 festgelegten Linie aufgeführt sind.

Forbundsrepublikken Tyskland  
og  
Kongeriket Norge

SOM ØNSKER å inngå en avtale til fremme av luftfarten mellom de to lands territorier og derutover,

ER BLITT ENIGE OM FØLGENDE:

Artikkel 1

Dersom det ikke fremgår annet av avtalens innhold, betyr, for anvendelsen av denne;

- (a) "luftfartsmyndighet" for Forbundsrepublikken Tysklands vedkommende Forbundsministeren for Samferdsel og for Kongeriket Norges vedkommende det Kgl. Samferdselsdepartement, eller i begge tilfelle enhver annen person eller myndighet som har fullmakt til å utøve de funksjoner som påhviler den nevnte myndighet.
- (b) "territorium" i forhold til en stat, det landområde og det tilgrensende territorialfarvann som står under denne stats overhøyhet.
- (c) "utpekt luftfartsselskap" et luftfartsselskap som den ene kontraherende part i henhold til artikkel 3 ved skriftlig underretning til den annen kontraherende part har utpekt som det selskap som skal drive de luftruter som er fastlagt i denne avtales artikkel 2, avsnitt 2.
- (d) "lufttrafikk" en planmessig lufttrafikk som drives med luftfartøyer for offentlig befordring av passasjerer, gods og post.
- (e) "internasjonal lufttrafikk" lufttrafikk som fører gjennom luftrummet over mer enn en stats territorium.
- (f) "ikke-kommersiell landing" en landing som ikke foretas for å ta opp eller sette av passasjerer, gods eller post i kommersiell hensikt.

Artikkel 2

1) Hver kontraherende part tilstår den andre kontraherende part følgende rettigheter for gjennomføring av internasjonal lufttrafikk med de utpekte luftfartsselskaper:

- Rett til overflyvning
- Rett til ikke-kommersiell landing

Rett til inn- og utflyvning for gjennomføring av kommersiell internasjonal lufttrafikk med passasjerer, post og gods på de punkter innenfor dens territorium, som er oppført i de i avsnitt 2 fastsatte ruter.

(2) Die Linien, welche die benannten Unternehmen der beiden Vertragsstaaten zu betreiben berechtigt sind, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der in einem Notenwechsel zu vereinbaren ist.

### Artikel 3

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

- a) der Vertragsstaat, dem die Rechte gewährt sind, das oder die Unternehmen schriftlich benannt hat, welche die einzelnen Linien betreiben werden,
- b) der Vertragsstaat, der die Rechte gewährt, dem oder den benannten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den internationalen Linienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien zu eröffnen.

(2) Der Vertragsstaat, der die Rechte gewährt, wird vorbehaltlich der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 und vorbehaltlich der Verständigung nach Artikel 11 unverzüglich die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs erteilen.

(3) Jeder Vertragsstaat ist berechtigt, von dem oder den benannten Unternehmen des anderen Vertragsstaates den Nachweis zu verlangen, daß diese Unternehmen in der Lage sind, den Erfordernissen zu entsprechen, die durch die Gesetze und Vorschriften des erstgenannten Staates für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs vorgeschrieben sind.

(4) Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, einem von dem anderen Vertragsstaat benannten Unternehmen die Ausübung der in Artikel 2 gewährten Rechte zu verweigern, wenn das Unternehmen nicht in der Lage ist, auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften des anderen Vertragsstaates oder diesem selbst zusteht.

### Artikel 4

(1) Jeder Vertragsstaat kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder einschränken, wenn ein benanntes Unternehmen die Gesetze und Vorschriften des Vertragsstaates, der die Rechte gewährt, oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht befolgt oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 3 Absatz 4 nicht erbracht wird.

Von diesem Recht wird jeder Vertragsstaat nur nach einer Konsultation nach Artikel 15 Gebrauch machen, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebes oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

(2) Jeder Vertragsstaat hat das Recht, durch schriftliche Mitteilung an den anderen Vertragsstaat die Benennung eines Unternehmens rückgängig zu machen, um es durch ein anderes Unternehmen zu ersetzen. Das neu benannte Unternehmen genießt dieselben Rechte und unterliegt denselben Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

### Artikel 5

(1) Die Gesetze und Vorschriften eines jeden der beiden Vertragsstaaten, die den Einflug von Luftfahrzeugen des internationalen Luftverkehrs in sein Hoheits-

2) De ruter som de utpekte luftfartsselskaper i begge land har rett til å drive, skal fastsettes i en ruteliste som det skal treffes overenskomst om ved noteveksling.

### Artikkel 3

1) Drift av internasjonal lufttrafikk etter de i artikkel 2, avsnitt 2, fastsatte ruter kan begynne så snart

- a) den kontraherende part som er blitt tilstått rettighetene skriftlig har utpekt det eller de luftfartsselskaper som skal drive de enkelte ruter,
- b) den kontraherende part som tilstår rettighetene har gitt det eller de utpekte luftfartsselskaper sin tillatelse til å åpne de internasjonale ruter som er fastsatt i artikkel 2, avsnitt 2.

2) Den kontraherende part som tilstår rettighetene skal med de forbehold som er fastsatt i avsnitt 3 og 4 og under forutsetning av at enighet er oppnådd i henhold til artikkel 11 straks gi sin tillatelse til igangsettelse av internasjonal lufttrafikk.

3) Hver kontraherende part har rett til å forlange at det eller de luftfartsselskaper som er utpekt av den annen part godtgjør at disse er i stand til å oppfylle de vilkår som er angitt i de lover og bestemmelser som anvendes av den førstnevnte stat for drift av internasjonal lufttrafikk.

4) Hver kontraherende part forbeholder seg rett til å nekte et av den annen part utpekt luftfartsselskap å utnytte de rettigheter som er nevnt i artikkel 2, dersom selskapet på anmodning ikke er i stand til å godtgjøre at en vesentlig del av eiendomsretten til og den effektive kontroll av selskapet innehas av statsborgere eller juridiske personer i den annen kontraherende part eller av denne selv.

### Artikkel 4

1) Hver kontraherende part kan tilbakekalle den tillatelse som er gitt etter artikkel 3, avsnitt 2, eller innskrenke denne når et utpekt luftfartsselskap ikke overholder lover og bestemmelser til den kontraherende part som tilstår rettighetene eller ikke følger bestemmelsene i denne overenskomst eller ikke oppfylder de forpliktelser som denne medfører. Det samme gjelder når slikt bevis som er nevnt i artikkel 3, avsnitt 4, ikke foreligger.

Hver kontraherende part vil bare gjøre bruk av denne rett etter konsultasjon i henhold til artikkel 15, dersom ikke en øyeblikkelig innstilling av driften eller andre øyeblikkelige pålegg er nødvendig for å unngå ytterligere brudd på lover og bestemmelser.

2) Hver kontraherende part har rett til ved skriftlig underretning til den annen kontraherende part å trekke tilbake utpekingen av et luftfartsselskap for å erstatte dette med et annet selskap. Det nytpekte selskap nyter de samme rettigheter og har de samme forpliktelser som det selskap det er trådt i stedet for.

### Artikkel 5

1) Hver av de kontraherende parter lover og bestemmelser som angår inn- og utflyvning av luftfartøyer i internasjonal lufttrafikk i deres territorium eller slike

gebiet oder deren Ausflug aus seinem Hoheitsgebiet oder den Betrieb und Verkehr solcher Luftfahrzeuge innerhalb seines Hoheitsgebietes betreffen, finden auf Luftfahrzeuge, die von den benannten Unternehmen des anderen Vertragsstaates verwendet werden, Anwendung.

(2) Die Gesetze und Vorschriften eines jeden der beiden Vertragsstaaten, die den Einflug in sein Hoheitsgebiet oder den Ausflug aus seinem Hoheitsgebiet von Fluggästen, Besatzungen, Post oder Fracht (z. B. Vorschriften über Einreise, Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zölle, Quarantäne) betreffen, finden auf die Fluggäste, Besatzungen, Post oder Fracht der Luftfahrzeuge des anderen Vertragsstaates während ihres Aufenthaltes in seinem Hoheitsgebiet Anwendung.

#### Artikel 6

Die Gebühren, die in jedem Vertragsstaat für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge des anderen Vertragsstaates erhoben werden, dürfen nicht höher als für die einheimischen Luftfahrzeuge sein.

#### Artikel 7

(1) Die Vertragsstaaten gewähren für die Luftfahrzeuge, die von einem benannten Unternehmen des anderen Vertragsstaates ausschließlich im internationalen Luftverkehr verwendet werden, die folgenden Abgabenvergünstigungen:

1. Die von den benannten Unternehmen des einen Vertragsstaates verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates einfliegen und wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Ausrüstungsgegenstände und Ersatzteile bleiben frei von Zöllen und sonstigen, bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben.

2. Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände, die  
a) aus den in Nummer 1 genannten Luftfahrzeugen im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung ausgebaut oder sonst von Bord gebracht und dort gelagert werden,  
b) für diese Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden,

bleiben frei von den in Nummer 1 bezeichneten Abgaben, wenn sie unter Zollüberwachung in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden oder aus dem Hoheitsgebiet dieses Vertragsstaates auf andere Weise als an Bord der Luftfahrzeuge wieder ausgeführt werden.

Die gleiche Abgabenbefreiung wird für solche Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände gewährt, die unter Zollüberwachung aus entsprechenden Lagern anderer ausländischer Luftfahrtunternehmen entnommen und in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden.

3. Treibstoffe und Schmieröle, die an Bord der in Nummer 1 genannten Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates eingebracht werden, dürfen frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben an Bord dieser Luftfahrzeuge verbraucht werden, und zwar auch auf anschließenden Flügen zwischen Orten im

luftfartöyers drift og trafikk innenfor territoriet får anvendelse på luftfartöyer som benyttes av det luftfartsselskap som er utpekt av den annen kontraherende part.

2) Hver av de kontraherende parters lover og bestemmelser som angår innreise til eller utreise fra deres territorier av passasjerer, besetninger, post eller gods (f. eks. forskrifter om innreise, klarering, immigrasjon, pass, toll, karantene) skal komme til anvendelse på passasjerer, besetninger, post eller gods i luftfartöyer fra den annen kontraherende part under opphold innen den førstnevnte parts territorium.

#### Artikel 6

De avgifter som i hver av de kontraherende stater avkreves den annen parts luftfartöyer for bruk av flyplasser og andre luftfartsanlegg må ikke være høyere enn de som avkreves landets egne luftfartöyer.

#### Artikel 7

(1) De kontraherende parter tilstår luftfartöyer som anvendes av et av den annen part utpekt luftfartsselskap utelukkende i internasjonal lufttrafikk følgende avgiftslettelser:

1. Luftfartöyer som anvendes av et luftfartsselskap utpekt av en kontraherende part og som flyr inn i og igjen ut av den annen parts territorium eller som overflyr dette, såvel som utstyr og reservedeler som befinner seg ombord, er fritatt for toll og andre avgifter som oppkreves ved innførsel, utførsel og transitt av varer.

2. Reservedeler og utstyr som

a) mens slike luftfartöyer som er nevnt i avsnitt 1 befinner seg på den annen parts territorium, demonteres eller på annen måte fjernes fra de nevnte luftfartöyer og lagres der,

b) er blitt innført og lagret under tollvakt i den annen parts territorium til bruk for de ovennevnte luftfartöyer,

er fritatt for de i avsnitt 1 nevnte avgifter når de under tollvakt blir bygget inn i eller på annen måte tatt ombord i de nevnte luftfartöyer eller blir utført fra den angjeldende kontraherende parts territorium på annen måte enn ombord i luftfartöy.

Den samme fritakelse for avgifter blir tilstått for reservedeler eller utstyr som under tollvakt tas ut av andre utenlandske luftfartsselskapers tilsvarende lagre og bygges inn i eller tas ombord i de nevnte luftfartöyer.

3. Drivstoffer og smøreoljer som innføres til den annen kontraherende parts territorium ombord i de i avsnitt 1 nevnte luftfartöyer kan brukes ombord i disse uten erleggelse av toll og andre avgifter som pålegges ved innførsel, utførsel og transitt av varer, også når det gjelder tilsluttende flyvninger mellom punkter innen denne kontraherende parts territorium.

Hoheitsgebiet dieses Vertragsstaates. Dies gilt auch für Treibstoffe und Schmieröle, die zur Versorgung dieser Luftfahrzeuge für Rechnung eines benannten Unternehmens in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden.

Für sonstige Treibstoffe und Schmieröle, die von diesen Luftfahrzeugen im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung an Bord genommen und im Fluglinienverkehr verbraucht werden, werden die bezeichneten Abgaben sowie etwaige besondere Verbrauchsabgaben nicht erhoben, mit denen die Luftfahrtbetriebsstoffe in diesem Vertragsstaate belastet sind.

4. Die an Bord der in Nummer 1 genannten Luftfahrzeuge eingebrachten Nahrungs- und Genussmittel, die zum Verbrauch durch Fluggäste und Besatzungsmitglieder bestimmt sind, dürfen im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben zum alsbaldigen Verbrauch an Bord ausgegeben werden, wenn die Luftfahrzeuge bei Zwischenlandungen ständig zollamtlich überwacht werden können.

(2) Soweit für die in vorstehendem Absatz genannten Waren Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen sie nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

#### Artikel 8

(1) Die von einem Vertragsstaat ausgestellten oder anerkannten Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine der Besatzung eines Luftfahrzeugs werden vom anderen Vertragsstaat als gültig anerkannt, solange sie in Kraft sind.

(2) Jeder der Vertragsstaaten behält sich das Recht vor, den Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen, die seinen eigenen Staatsangehörigen vom anderen Vertragsstaat oder einem anderen Staat ausgestellt sind, für Flüge über seinem eigenen Hoheitsgebiet die Anerkennung zu verweigern.

#### Artikel 9

(1) Den Unternehmen jedes Vertragsstaates soll in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben werden, den Betrieb auf jeder der nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien durchzuführen.

(2) Beim Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien sollen die benannten Unternehmen eines jeden Vertragsstaates auf die Interessen der Unternehmen des anderen Vertragsstaates Rücksicht nehmen, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien betriebene Fluglinienverkehr dieser Unternehmen nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien soll in erster Linie dazu dienen, ein Beförderungsangebot zur Verfügung zu stellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet des Vertragsstaates entspricht, der das oder die Unternehmen benannt hat. Das Recht dieser Unternehmen, Fluglinienverkehr zwischen den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten, im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates gelegenen Punkten einer Linie und dritten Staaten auszuführen, soll im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt werden, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

Dette gjelder også for drivstoffer og smøreoljer som for regning av et utpekt selskap er innført og lagret under tollvakt i den annen parts territorium til bruk for disse luftfartøyer.

For andre drivstoffer og smøreoljer som tas ombord under tollvakt av disse luftfartøyer på den annen kontraherende parts territorium og som anvendes i lufttrafikk, oppkreves ikke de nevnte avgifter eller andre særlige forbruksavgifter som påhviler drivstoffer og smøreoljer til luftfarten i denne kontraherende part.

4. Nærings- og nytelsesmidler som innføres ombord i de i avsnitt 1 nevnte luftfartøyer og som er bestemt til passasjerenes og besetningenes forbruk kan på den annen parts territorium utleveres til omgående forbruk ombord uten erleggelse av toll og andre avgifter som oppkreves ved innførsel, utførsel og transitt av varer, når luftfartøyene ved mellomlandinger kan undergis stadig tollvakt.

(2) I den utstrekning de i foregående avsnitt omhandlede varer ikke er avgiftspliktige, omfattes de ikke av de handelspolitiske forbud og begrensninger som ellers gjelder for disse varers innførsel, utførsel og transitt.

#### Artikkel 8

(1) De av en kontraherende part utstedte eller godkjente luftdyktighetsbeviser, duellighetsbeviser og sertifikater for besetningen på et luftfartøy skal anerkjennes som gyldige av den annen kontraherende part så lenge de er i kraft.

(2) Når det gjelder flyvning over dens eget territorium forbeholder hver av de kontraherende parter seg rett til ikke å anerkjenne duellighetsbeviser eller sertifikater som denne parts egne statsborgere har fått utstedt av den annen kontraherende part eller en annen stat.

#### Artikkel 9

(1) Begge de kontraherende parters utpekte luftfartsselskaper skal gis rimelig og like adgang til å drive luftfart på de i artikkel 2, avsnitt 2, fastlagte ruter.

(2) Ved driften av den internasjonale lufttrafikk på de i artikkel 2, avsnitt 2, nevnte ruter skal hver av de to parters utpekte luftfartsselskaper ta hensyn til den annen parts luftfartsselskapers interesser, slik at den lufttrafikk som drives helt eller delvis på de samme ruter av disse selskaper ikke skades på en utilbørlig måte.

(3) Den internasjonale lufttrafikk på de i artikkel 2, avsnitt 2, fastlagte ruter skal i første rekke ha som formål å stille til rådighet en trafikk-kapasitet som svarer til det trafikkbehov som kan forutses til og fra territoriet til den kontraherende part som har utpekt selskapet eller selskapene. Den rett som disse selskaper har til å drive lufttrafikk på en rute mellom de i artikkel 2, avsnitt 2, fastsatte punkter på den annen kontraherende parts territorium og tredje land skal av hensyn til en planmessig utvikling av den internasjonale lufttrafikk utøves på en slik måte at trafikk-kapasiteten avpasses etter

- a) an die Nachfrage nach Verkehrsmöglichkeiten von und nach dem Hoheitsgebiet des Vertragsstaates, der das oder die Unternehmen benannt hat,
- b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien,
- c) an die Anforderungen eines wirtschaftlichen Betriebes der Linien des Durchgangsverkehrs.

## Artikel 10

Die Luftfahrtbehörde des einen Vertragsstaates wird der Luftfahrtbehörde des anderen Vertragsstaates auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der benannten Unternehmen übermitteln, die zum Zwecke der Nachprüfung der Ausnutzung des nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten internationalen Fluglinienverkehrs, der durch die benannten Unternehmen betrieben wird, billigerweise gefordert werden können. Diese Unterlagen sollen alle Informationen umfassen, die zur Beurteilung des Umfangs des Verkehrs der Unternehmen auf den festgelegten Linien und der Herkunft und Bestimmung dieses Verkehrs erforderlich sind.

## Artikel 11

(1) Die Tarife, die auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht anzuwenden sind, werden unter Berücksichtigung aller Faktoren, wie der Kosten des Betriebes, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der von anderen Unternehmen, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, verwendeten Tarife, festgesetzt. Bei der Festsetzung soll in nachstehender Weise verfahren werden.

(2) Die Tarife werden, wenn möglich, für jede Linie durch Vereinbarung der beteiligten benannten Unternehmen festgesetzt. Hierbei sollen sich die benannten Unternehmen nach den Beschlüssen richten, die auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens der International Air Transport Association (IATA) angewendet werden können, oder die benannten Unternehmen sollen sich nach einer Beratung mit den Luftverkehrsunternehmen dritter Länder, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, falls möglich, unmittelbar untereinander verständigen. Das gleiche gilt für Agenturprovisionen, die in Verbindung mit den Tarifen erhoben werden.

(3) Die auf diese Weise festgesetzten Tarife sollen den Luftfahrtbehörden eines jeden Vertragsstaates wenigstens dreißig (30) Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt werden. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

(4) Kommt zwischen den benannten Unternehmen eine Einigung nach Absatz 2 nicht zustande, oder erklärt sich ein Vertragsstaat mit den ihm nach Absatz 3 zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so werden die Luftfahrtbehörden die Tarife derjenigen Linien und Linienteile, für die eine Übereinstimmung nicht zustandegekommen ist, durch beiderseitige Vereinbarung festsetzen.

(5) Kommt zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten eine Vereinbarung nach Absatz 4 nicht zustande, so findet Artikel 16 Anwendung. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, ist der Vertragsstaat, der sich mit einer Tarifänderung nicht einverstanden erklärt, berechtigt, von dem anderen Vertragsstaat die Aufrechterhaltung der vorher in Kraft befindlichen Tarife zu verlangen.

a) trafikkbahovet til og fra den kontraherende parts territorium som har utpekt selskapet eller selskapene,

b) trafikkbahovet i de områder ruten går gjennom under hensynlagen til de lokale og regionale ruter,

c) kravet om økonomisk drift av de gjennomgående ruter.

## Artikkel 10

Luftfartsmyndighetene i en kontraherende part skal på anmodning fra den annen kontraherende part tilstille denne alle periodiske og andre statistiske oppgaver vedrørende de utpekte luftfartsselskaper som med rimelighet kan kreves som grunnlag for etterprøving av hvordan selskapene nytter den i artikkel 2, avsnitt 2, fastsatte internasjonale lufttrafikk. Disse oppgaver skal inneholde alle opplysninger som er nødvendige for å bedømme omfanget av selskapenes trafikk på de fastsatte ruter samt denne trafikks opprinnelses- og bestemmelsessteder.

## Artikkel 11

(1) De takster som benyttes for passasjerer og frakt på de i artikkel 2, avsnitt 2, fastsatte ruter skal fastsettes under hensyntagen til alle faktorer så som driftsomkostninger, rimelig fortjeneste, de særlige forhold ved de forskjellige ruter og de takster som benyttes av andre luftfartsselskaper som helt eller delvis trafikerer de samme ruter. Ved fastsettelse av takstene skal det gås frem på følgende måte:

(2) Takstene skal om mulig fastsettes for hver rute etter avtale mellom de utpekte luftfartsselskaper. Herunder skal de utpekte luftfartsselskaper rette seg etter de vedtak som kan komme til anvendelse på grunnlag av International Air Transport Association's (IATA) metoder for fastsetting av takster, ellers skal de om mulig etter å ha samrødd seg med luftfartsselskaper fra tredje land som driver lufttrafikk helt eller delvis på den samme rute, søke å komme til enighet direkte seg imellom. Det samme gjelder for agentprovisjoner som oppkreves i forbindelse med takstene.

(3) De takster som er fastsatt på denne måte skal forelegges hver av de kontraherende parters luftfartsmyndigheter til godkjenning minst tredve (30) dager før den planlagte ikrafttredelse. Denne frist kan i særlige tilfelle forkortes dersom luftfartsmyndighetene er enige i dette.

(4) Kommer de utpekte luftfartsselskaper ikke til enighet i henhold til avsnitt 2, eller erklærer en kontraherende part at den ikke kan godta de takster som er forelagt til godkjenning i henhold til avsnitt 3, skal luftfartsmyndighetene etter felles avtale fastsette takstene på de ruter eller deler av ruter som det ikke er oppnådd enighet om.

(5) Dersom luftfartsmyndighetene i de to kontraherende partar ikke kan komme til enighet i henhold til avsnitt 4, kommer artikkel 16 til anvendelse. Så lenge en voldgiftsdom ikke er avsagt har den kontraherende part som er uenig i en takstendring, rett til å kreve av den andre kontraherende part at de takster som tidligere var gyldige opprettholdes.

## Artikel 12

(1) Jeder Vertragsstaat gewährt den benannten Unternehmen des anderen Vertragsstaates das Recht, ihren Hauptbüros den Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben zu den entsprechenden amtlichen Wechselkursen in der Währung des anderen Vertragsstaates zu übermitteln.

(2) Die Überweisung kann auf Wunsch des Gläubigers auch in einer anderen Währung erfolgen, soweit dies nach den jeweils geltenden Devisenbestimmungen der Vertragsstaaten möglich ist.

## Artikel 13

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 15 dieses Abkommens statt.

## Artikel 14

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten findet ein regelmäßiger Meinungs austausch statt, um eine enge Zusammenarbeit in allen die Anwendung und Auslegung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

## Artikel 15

(1) Eine Konsultation zur Erörterung der Auslegung, Anwendung oder zu Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans kann jederzeit von jedem Vertragsstaat beantragt werden. Diese Konsultation beginnt innerhalb einer Frist von 60 Tagen nach Eingang des Antrags.

(2) Vereinbarte Änderungen dieses Abkommens treten entsprechend dem in Artikel 20 vorgesehenen Verfahren in Kraft.

(3) Änderungen des Fluglinienplans treten in Kraft, sobald sie in einem diplomatischen Notenwechsel entsprechend Artikel 2 Absatz 2 vereinbart sind.

## Artikel 16

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens nicht nach Artikel 14 oder 15 zwischen den Luftfahrtbehörden oder zwischen den Regierungen der Vertragsstaaten beigelegt werden kann, ist sie auf Antrag eines Vertragsstaates einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall in der Weise gebildet, daß jeder Vertragsstaat einen Schiedsrichter benennt und diese Schiedsrichter sich auf einen Angehörigen eines dritten Staates als Vorsitzenden einigen. Werden die Schiedsrichter nicht innerhalb von zwei Monaten benannt, nachdem ein Vertragsstaat seine Absicht, ein Schiedsgericht anzurufen, bekanntgegeben hat, oder können die Schiedsrichter sich nicht innerhalb eines weiteren Monats auf einen Vorsitzenden einigen, so ist der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu bitten, die notwendigen Benennungen vorzunehmen. Seine Entscheidung ist für die Vertragsstaaten bindend.

(3) Das Schiedsgericht entscheidet, wenn ihm eine gültige Regelung der Meinungsverschiedenheit nicht gelingt, mit Stimmenmehrheit. Soweit die Vertragsstaaten nichts anderes vereinbaren, regelt es seine Verfahrensgrundsätze selbst und bestimmt seinen Sitz.

(4) Jeder Vertragsstaat trägt die Kosten für die Tätigkeit seines Schiedsrichters sowie die Hälfte der Kosten für die Tätigkeit des Vorsitzenden.

## Artikkel 12

(1) Hver av de kontraherende parter gir den annen parts utpekte luftfartsselskaper rett til å overføre til deres hovedkontorer det beløp som inntektene overstiger utgiftene med i den annen parts valuta etter gjeldende offisiell kurs.

(2) Denne overførsel kan etter kreditors ønske også skje i annen valuta for så vidt dette er tillatt i henhold til de til enhver tid gjeldende valutabestemmelser i de kontraherende stater.

## Artikkel 13

Hvis en alminnelig multilateral luftfartsoverenskomst som godtas av begge de kontraherende parter trer i kraft, skal dennes bestemmelser ha forrett. Samråding om i hvilken utstrekning en slik multilateral overenskomst opphever, endrer eller utfyller denne avtale skal finne sted i henhold til artikkel 15 i denne avtale.

## Artikkel 14

Mellom de kontraherende parters luftfartsmyndigheter skal det finne sted regelmessig samråding for å komme frem til et nært samarbeid i alle saker som angår avtalen, dens anvendelse og fortolkning.

## Artikkel 15

(1) Hver av de kontraherende parter kan når som helst begjære konsultasjon når det gjelder spørsmålet om fortolkning, anvendelse eller endringer av denne avtale eller rutelisten. Slik konsultasjon skal begynne innen 60 dager etter at begjæringen er mottatt.

(2) Endringer i avtalen som det er enighet om trer i kraft i samsvar med den fremgangsmåte som er foreskrevet i artikkel 20.

(3) Endringer i rutelisten trer i kraft så snart enighet om dette er bekreftet ved diplomatisk noteveksling i henhold til artikkel 2, avsnitt 2.

## Artikkel 16

(1) Dersom en tvist om anvendelsen eller fortolkningen av denne avtale ikke kan avgjøres av de kontraherende parters regjeringer eller luftfartsmyndigheter i henhold til artikkel 14 eller 15, skal den etter anmodning fra en av de kontraherende parter forelegges en voldgiftsdomstol.

(2) Voldgiftsdomstolen skal for hver enkelt sak sammensettes ved at hver av de kontraherende parter oppnevner en voldgiftsdommer. Disse voldgiftsdommere skal enes om en statsborger fra et tredje land som formann. Er de to voldgiftsdommere ikke utpekt to måneder etter at en kontraherende part har gjort kjent at den ønsker en voldgiftsdomstol sammenkalt, eller har de to voldgiftsdommere ikke kunnet bli enige om valg av formannen etter ytterligere en måned, skal presidenten i Rådet for Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjon anmodes om å foreta den nødvendige oppnevning. Presidentens beslutning er bindende for de kontraherende parter.

(3) Dersom det ikke lykkes voldgiftsdomstolen å komme frem til en minnelig løsning av tvisten, avgjør domstolen saken ved stemmeflertall. Dersom de kontraherende parter ikke er enige om noe annet, bestemmer retten selv sin forretningsorden og sitt sete.

(4) Hver av de kontraherende parter bestrider utgiftene til sin voldgiftsdommer og halvparten av utgiftene i forbindelse med formannens virksomhet.

(5) Die Vertragsstaaten verpflichten sich, den vorläufigen Maßnahmen, die im Laufe des Verfahrens angeordnet werden, sowie dem Schiedsspruch, der endgültig ist, nachzukommen.

#### Artikel 17

Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen jederzeit kündigen. Das Abkommen endigt ein Jahr nach Eingang der Kündigung bei dem anderen Vertragsstaat, es sei denn, daß auf Grund einer Vereinbarung zwischen den Vertragsstaaten die Kündigung vor Ablauf dieser Frist rückgängig gemacht wird.

#### Artikel 18

Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenwechsel nach Artikel 2 Absatz 2 und Artikel 15 Absatz 3 sollen bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert werden.

#### Artikel 19

Dieses Abkommen tritt an die Stelle aller bisherigen Abkommen zwischen den Vertragsstaaten über den Luftverkehr und hebt diese auf.

#### Artikel 20

Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Zeitpunkt in Kraft, an dem sich die Vertragsstaaten gegenseitig mitgeteilt haben, daß die für sie geltenden verfassungsmäßigen Voraussetzungen erfüllt sind.

ZU URKUND DESSEN haben die beiderseitigen Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Bonn, den 29. Januar 1957, in doppelter Urschrift in deutscher und norwegischer Sprache, wobei der Wortlaut beider Sprachen verbindlich ist.

(5) De kontraherende parter forplikter seg til å etterkomme de foreløbige forføyninger som blir besluttet under saksbehandlingen, samt voldgiftsdommen som skal være endelig.

#### Artikkel 17

Hver av de kontraherende parter kan når som helst si opp denne avtale. Avtalen opphører ett år etter at slik oppsigelse er mottatt av den annen kontraherende part, for så vidt ikke oppsigelsen trekkes tilbake innen utløpet av fristen etter overenskomst mellom de kontraherende parter.

#### Artikkel 18

Denne avtale, alle endringer av denne og enhver noteveksling i henhold til artikkel 2, avsnitt 2, og artikkel 15, avsnitt 3, skal registreres ved Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjon.

#### Artikkel 19

Denne avtale trer i stedet for og opphever alle tidligere avtaler om luftfart mellom de kontraherende parter.

#### Artikkel 20

Denne avtale trer i kraft en måned etter at de kontraherende parter gjensidig har underrettet hverandre om at alle gjeldende konstitusjonelle krav er oppfylt.

TIL BEKREFTELSE HERAV har begge parter befullektede underskrevet denne avtale.

UTFERDIGET i Bonn, den 29. januar 1957, i to originaleksemplarer i tysk og norsk tekst, idet begge tekster har samme gyldighet.

Für die Bundesrepublik Deutschland  
gezeichnet:

For Forbundsrepublikken Tyskland  
signeret:

von Brentano

Für das Königreich Norwegen  
gezeichnet:

For Kongeriket Norge  
signeret:

Peter Anker

**Gesetz zu dem Abkommen vom 29. Januar 1957  
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Schweden  
über den Luftverkehr.**

Vom 30. September 1957.

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

**Artikel 1**

Dem am 29. Januar 1957 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Schweden über den Luftverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

**Artikel 2**

Artikel 7 und 12 des Abkommens finden im Saarland vom Ende der Übergangszeit nach Artikel 3 des Saarvertrages vom 27. Oktober 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 1587) an Anwendung. § 16 des Gesetzes über die Eingliederung des Saarlandes vom 23. Dezember 1956 (Bundesgesetzbl. I S. 1011) bleibt unberührt.

**Artikel 3**

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

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 20 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

---

Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet.

Bonn, den 30. September 1957.

Der Bundespräsident  
Theodor Heuss

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers  
Blücher

Der Bundesminister für Verkehr  
Seebohm

Der Bundesminister des Auswärtigen  
von Brentano

**Abkommen  
zwischen der Bundesrepublik Deutschland  
und dem Königreich Schweden  
über den Luftverkehr**

**Luftfartsöverenskommelse  
mellan Förbundsrepubliken Tyskland  
och Konungariket Sverige**

Die Bundesrepublik Deutschland  
und  
das Königreich Schweden

HABEN in dem Wunsche, ein Abkommen zur Förderung des Luftverkehrs zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus zu schließen,

FOLGENDES VEREINBART:

Artikel 1

Für die Anwendung dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dem Inhalt des Abkommens nichts anderes ergibt,

- a) „Luftfahrtbehörde“, in der Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr, in dem Königreich Schweden das Königliche Amt für Zivile Luftfahrt oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen obliegenden Aufgaben ermächtigt sein wird;
- b) „Hoheitsgebiet“ in bezug auf einen Staat das Landgebiet und die unter dessen Staatsgewalt stehenden daran angrenzenden Hoheitsgewässer;
- c) „Benanntes Unternehmen“ ein Luftverkehrsunternehmen, das ein Vertragsstaat dem anderen Vertragsstaat nach Artikel 3 schriftlich als das Unternehmen benannt hat, das die nach Artikel 2 Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Fluglinien betreiben soll;
- d) „Fluglinienverkehr“ einen planmäßigen Luftverkehr, der zum Zwecke der öffentlichen Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post durch Luftfahrzeuge betrieben wird;
- e) „Internationaler Fluglinienverkehr“ einen Fluglinienverkehr, der durch den Luftraum über dem Hoheitsgebiet von mehr als einem Staat führt;
- f) „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ eine Landung für andere Zwecke als zum gewerblichen Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Fracht und Post.

Artikel 2

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

- das Recht des Überflugs,
- das Recht der Landung 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 Hoheitsgebiet, die bei jeder nach Absatz 2 festgelegten Linie aufgeführt sind.

Förbundsrepubliken Tyskland  
och  
Konungariket Sverige

SOM ÖNSKA sluta ett avtal ägnat att främja luftfarten mellan de bägge ländernas territorier och därutöver

HA ÖVERENSKOMMIT OM FÖLJANDE:

Artikel 1

Vid denna överenskommelses tillämpning avses, såvida intet annat framgår av överenskommelsens innehåll, med

- a) "luftfartsmyndighet", i Förbundsrepubliken Tyskland förbundsministern för kommunikationerna, i Konungariket Sverige Kungliga Luftfartsstyrelsen, eller i båda fallen varje annan person eller myndighet, som befullmäktigas fullgöra de dessa åvillande uppgifterna;
- b) "territorium" i förhållande till en stat det landområde och därtill gränsande territorialvatten, vilka lyda under dess överhöghet;
- c) "utsett lufttrafikföretag" ett lufttrafikföretag, vilket i enlighet med Artikel 3 av den ena avtalsslutande parten skriftligen för den andra avtalsslutande parten anmäls såsom det företag, som skall driva trafik på de i enlighet med Artikel 2 stycket 2 fastställda flyglinjerna;
- d) "lufttrafik" en regelbunden lufttrafik, som är öppen för allmänheten och som bedrivs i syfte att befordra passagerare, gods och post med luftfartyg;
- e) "internationell lufttrafik" en lufttrafik, som sträcker sig genom luftrummet över mer än en stats territorium;
- f) "landning för andra än trafikändamål", landning för varje annat ändamål än för att mot ersättning taga ombord eller avlämna passagerare, gods eller post.

Artikel 2

(1) Envar av de avtalsslutande parterna beviljar den andra avtalsslutande parten följande rättigheter för genomförandet av internationell lufttrafik genom de utsedda företagen:

- rätt till överflygning
- rätt till landning för andra än trafikändamål och
- rätt till in- och utflygning för genomförandet av internationell lufttrafik med passagerare, gods och post mot ersättning på de platser inom dess territorium, vilka uppräknas på varje enligt stycket 2 fastställd linje.

(2) Die Linien, welche die benannten Unternehmen der beiden Vertragsstaaten zu betreiben berechtigt sind, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der in einem Notenwechsel zu vereinbaren ist.

#### Artikel 3

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

- a) der Vertragsstaat, dem die Rechte gewährt sind, das oder die Unternehmen schriftlich benannt hat, welche die einzelnen Linien betreiben werden,
- b) der Vertragsstaat, der die Rechte gewährt, dem oder den benannten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den internationalen Linienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien zu eröffnen.

(2) Der Vertragsstaat, der die Rechte gewährt, wird vorbehaltlich der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 und vorbehaltlich der Verständigung nach Artikel 11 unverzüglich die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs erteilen.

(3) Jeder Vertragsstaat ist berechtigt, von dem oder den benannten Unternehmen des anderen Vertragsstaates den Nachweis zu verlangen, daß diese Unternehmen in der Lage sind, den Erfordernissen zu entsprechen, die durch die Gesetze und Vorschriften des erstgenannten Staates für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs vorgeschrieben sind.

(4) Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, einem von dem anderen Vertragsstaat benannten Unternehmen die Ausübung der in Artikel 2 gewährten Rechte zu verweigern, wenn das Unternehmen nicht in der Lage ist, auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften des anderen Vertragsstaates oder diesem selbst zusteht.

#### Artikel 4

(1) Jeder Vertragsstaat kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder einschränken, wenn ein benanntes Unternehmen die Gesetze und Vorschriften des Vertragsstaates, der die Rechte gewährt, oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht befolgt oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 3 Absatz 4 nicht erbracht wird.

Von diesem Recht wird jeder Vertragsstaat nur nach einer Konsultation nach Artikel 15 Gebrauch machen, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebes oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

(2) Jeder Vertragsstaat hat das Recht, durch schriftliche Mitteilung an den anderen Vertragsstaat die Benennung eines Unternehmens rückgängig zu machen, um es durch ein anderes Unternehmen zu ersetzen. Das neu benannte Unternehmen genießt dieselben Rechte und unterliegt denselben Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

#### Artikel 5

(1) Die Gesetze und Vorschriften eines jeden der beiden Vertragsstaaten, die den Einflug von Luftfahrzeugen des internationalen Luftverkehrs in sein Hoheits-

gebiet betreffen, werden in einem Notenwechsel zu vereinbaren ist.

(2) De linjer, på vilka de av de båda avtalsslutande parterna utsedda företagen äga rätt att driva trafik, fastställas i en linjeförteckning, varom överenskommelse skall träffas i en notväxling.

#### Artikel 3

(1) Den internationella lufttrafiken på de enligt Artikel 2 stycket 2 fastställda linjerna må påbörjas så snart:

- a) den avtalsslutande part, som beviljats ifrågavarande rättigheter, skriftligen utsett det eller de lufttrafikföretag, som skola trafikera de olika linjerna,
- b) den avtalsslutande part, som beviljar ifrågavarande rättigheter, lämnat tillstånd för det eller de utsedda företagen att upptaga internationell lufttrafik på de enligt Artikel 2 stycket 2 fastställda linjerna.

(2) Den avtalsslutande part, som beviljar rättigheterna, skall med förbehåll för bestämmelserna i styckena 3 och 4 samt under förutsättning av samförstånd enligt Artikel 11 omedelbart lämna tillstånd till bedrivande av den internationella lufttrafiken.

(3) Envar av de avtalsslutande parterna är berättigad att ålägga det eller de av den andra avtalsslutande parten utsedda företagen att styrka, att de kunna uppfylla de villkor, som föreskrivas i den förstnämnda statens lagar och bestämmelser i fråga om bedrivande av internationell lufttrafik.

(4) Envar av de avtalsslutande parterna förbehåller sig rätten att vägra ett av den andra avtalsslutande parten utsett företag rätten att utöva de i Artikel 2 lämnade rättigheterna, om företaget icke på begäran kan styrka att en väsentlig del av äganderätten till och den verkliga kontrollen över detta företag innehaves av medborgare eller juridiska personer tillhörande den andra avtalsslutande parten eller denna själv.

#### Artikel 4

(1) Envar av de båda avtalsslutande parterna kan återkalla eller inskränka sådant tillstånd, som lämnats i enlighet med Artikel 3 stycket 2, om ett utsett företag underlåter att ställa sig den avtalsslutande parts, som beviljat rättigheterna, lagar och förordningar eller bestämmelserna i detta avtal till efterrättelse eller att uppfylla de förpliktelser, som därur kunna härledas. Det samma skall gälla när bevis enligt Artikel 3 stycket 4 icke företes.

Envar av de avtalsslutande parterna förbinder sig att utnyttja denna rättighet endast efter konsultation enligt Artikel 15, utom för det fall att ett omedelbart inställande av trafiken eller omedelbara påbud äro nödvändiga för undvikande av fortsatta överträdelser av lagar eller bestämmelser.

(2) Envar av de båda avtalsslutande parterna äger rätt att genom skriftligt meddelande till den andra avtalsslutande parten återkalla utseendet av ett företag för att ersätta det med ett annat företag. Det nyutsedda företaget skall åtnjuta samma rättigheter och vara underkastat samma förpliktelser som det företag i vars ställe det trätt.

#### Artikel 5

(1) Avtalsslutande parts lagar och förordningar angående ankomst till och avfärd från dess territorium av luftfartyg i internationell trafik eller sådana

gebiet oder deren Ausflug aus seinem Hoheitsgebiet oder den Betrieb und Verkehr solcher Luftfahrzeuge innerhalb seines Hoheitsgebietes betreffen, finden auf Luftfahrzeuge, die von den benannten Unternehmen des anderen Vertragsstaates verwendet werden, Anwendung.

(2) Die Gesetze und Vorschriften eines jeden der beiden Vertragsstaaten, die den Einflug in sein Hoheitsgebiet oder den Ausflug aus seinem Hoheitsgebiet von Fluggästen, Besatzungen, Post oder Fracht (z. B. Vorschriften über Einreise, Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zölle, Quarantäne) betreffen, finden auf die Fluggäste, Besatzungen, Post oder Fracht der Luftfahrzeuge des anderen Vertragsstaates während ihres Aufenthaltes in seinem Hoheitsgebiet Anwendung.

#### Artikel 6

Die Gebühren, die in jedem Vertragsstaat für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge des anderen Vertragsstaates erhoben werden, dürfen nicht höher als für die einheimischen Luftfahrzeuge sein.

#### Artikel 7

(1) Die Vertragsstaaten gewähren für die Luftfahrzeuge, die von einem benannten Unternehmen des anderen Vertragsstaates ausschließlich im internationalen Luftverkehr verwendet werden, die folgenden Abgabenvergünstigungen:

1. Die von den benannten Unternehmen des einen Vertragsstaates verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates einfliegen und wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Ausrüstungsgegenstände und Ersatzteile bleiben frei von Zöllen und sonstigen, bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben.

2. Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände, die
  - a) aus den in Nummer 1 genannten Luftfahrzeugen im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung eingebaut oder sonst von Bord gebracht und dort gelagert werden,
  - b) für diese Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden,

bleiben frei von den in Nummer 1 bezeichneten Abgaben, wenn sie unter Zollüberwachung in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden oder aus dem Hoheitsgebiet dieses Vertragsstaates auf andere Weise als an Bord der Luftfahrzeuge wieder ausgeführt werden.

Die gleiche Abgabenbefreiung wird für solche Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände gewährt, die unter Zollüberwachung aus entsprechenden Lagern anderer ausländischer Luftfahrtunternehmen entnommen und in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden.

3. Treibstoffe und Schmieröle, die an Bord der in Nummer 1 genannten Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates eingebracht werden, dürfen frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben an Bord dieser Luftfahrzeuge verbraucht werden, und zwar auch auf anschließenden Flügen zwischen Orten im

Luftfahrtsgebiet drift und trafik inom dess territorium, skola tillämpas på luftfartyg, vilka användas av företag, som utsetts av den andra avtalslutande parten.

(2) Avtalslutande parts lagar och förordningar rörande ankomst till eller avfärd från dess territorium av flygpasagerare, besättningar, post eller gods (t. ex. föreskrifter rörande inresa, klarering, immigration, pass, tull och karantän), skola tillämpas på flygpasagerare, besättningar, post eller gods som befördras med luftfartyg tillhörande den andra avtalslutande parten under deras uppehåll inom den förstnämnda partens territorium.

#### Artikel 6

De avgifter, som upptagas på endera avtalslutande partens område för begagnande av flygplatser och andra luftfartsanläggningar av luftfartyg från den andra avtalslutande parten, få icke vara högre än de som uttagas av inhemska luftfartyg.

#### Artikel 7

(1) De avtalslutande parterna medgiva följande avgiftslättnader för de luftfartyg, vilka av ett av den andra avtalslutande parten utsett företag användas uteslutande i internationell lufttrafik:

1. Luftfartyg, som ett av den ena avtalslutande parten utsett företag använder, och som inflyga i den andra avtalslutande partens territorium och åter flyga ut därifrån eller överflyga det samma tillika med ombord befintlig utrustning och reservdelar, skola vara befriade från tull och andra vid in-, ut- och genomförelse av gods upptagna avgifter.

2. Reservdelar och utrustning, vilka
  - a) på den andra avtalslutande partens territorium under tullövervakning inmonteras ur under paragraf 1 nämnda luftfartyg eller på annat sätt uttagas ur sådant luftfartyg och lagras därstädes,
  - b) för dessa luftfartygs räkning under tullövervakning införas till den andra avtalslutande partens territorium och lagras därstädes,

befrias från de i paragraf 1 angivna avgifterna, om de under tullövervakning inmonteras i de nämnda luftfartygen eller på annat sätt ombordtagas på dessa eller åter utföras från denna avtalslutande parts territorium på annat sätt än ombord på luftfartygen.

Samma avgiftsbefrielse beviljas för sådana reservdelar och utrustning, som under tullövervakning uttagas av dylikt lager tillhörande andra utländska lufttrafikföretag och inmonteras i de nämnda luftfartygen eller på annat sätt ombordtagas på dessa.

3. Drivmedel och smörjolja, vilka införas till den andra avtalslutande partens territorium ombord på de i paragraf 1 nämnda luftfartygen kunna förbrukas ombord på dessa luftfartyg, fritt från tull och övriga vid in-, ut- och genomförelse av gods upptagna avgifter, och detta även på avslutande flygningar mellan platser på denna avtalslutande parts territorium.

Hoheitsgebiet dieses Vertragsstaates. Dies gilt auch für Treibstoffe und Schmieröle, die zur Versorgung dieser Luftfahrzeuge für Rechnung eines benannten Unternehmens in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden.

Für sonstige Treibstoffe und Schmieröle, die von diesen Luftfahrzeugen im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung an Bord genommen und im Fluglinienverkehr verbraucht werden, werden die bezeichneten Abgaben sowie etwaige besondere Verbrauchsabgaben nicht erhoben, mit denen die Luftfahrtbetriebsstoffe in diesem Vertragsstaate belastet sind.

4. Die an Bord der in Nummer 1 genannten Luftfahrzeuge eingebrachten Nahrungs- und Genußmittel, die zum Verbrauch durch Fluggäste und Besatzungsmitglieder bestimmt sind, dürfen im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben zum alsbaldigen Verbrauch an Bord ausgegeben werden, wenn die Luftfahrzeuge bei Zwischenlandungen ständig zollamtlich überwacht werden können.

(2) Soweit für die in vorstehendem Absatz genannten Waren Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen sie nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

#### Artikel 8

(1) Die von einem Vertragsstaat ausgestellten oder anerkannten Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine der Besatzung eines Luftfahrzeugs werden vom anderen Vertragsstaat als gültig anerkannt, solange sie in Kraft sind.

(2) Jeder der Vertragsstaaten behält sich das Recht vor, den Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen, die seinen eigenen Staatsangehörigen vom anderen Vertragsstaat oder einem anderen Staat ausgestellt sind, für Flüge über seinem eigenen Hoheitsgebiet die Anerkennung zu verweigern.

#### Artikel 9

(1) Den Unternehmen jedes Vertragsstaates soll in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben werden, den Betrieb auf jeder der nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien durchzuführen.

(2) Beim Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien sollen die benannten Unternehmen eines jeden Vertragsstaates auf die Interessen der Unternehmen des anderen Vertragsstaates Rücksicht nehmen, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien betriebene Fluglinienverkehr dieser Unternehmen nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien soll in erster Linie dazu dienen, ein Beförderungsangebot zur Verfügung zu stellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet des Vertragsstaates entspricht, der das oder die Unternehmen benannt hat. Das Recht dieser Unternehmen, Fluglinienverkehr zwischen den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten, im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates gelegenen Punkten einer Linie und dritten Staaten auszuführen, soll im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt werden, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist.

Detsamma gäller även för drivmedel och smörjoljor, som införas under tullövervakning till en av de avtalsslutande parternas territorium och lagras därstädes för de utsedda företagens räkning för dessa luftfartygs försörjning.

För andra drivmedel och smörjoljor, som på den andra avtalsslutande partens territorium tagas ombord på dessa luftfartyg under tullövervakning och användas i lufttrafik, upptagas icke de angivna avgifterna eller förekommande särskilda förbrukningsavgifter, vilka påläggas drivmedel och smörjoljor för luftfartyg i denna avtalsslutande part.

4. Ombord på under paragraf 1 nämnda luftfartyg införda närings- och njutningsmedel, vilka äro avsedda för förbrukning av passagerarna och besättningsmedlemmarna äro inom den andra avtalsslutande partens territorium om de utlämnas till omedelbar förbrukning ombord, fritagna från tullar och övriga avgifter, som upptagas vid in-, ut- och genomförelse av gods, om luftfartygen vid mellanlandningar stå under ständig tullövervakning.

(2) I den mån avgifter icke upptagas för de i förestående stycke omnämnda varorna, äro de ej underkastade annars för dem gällande ekonomiska in-, ut- och genomförelseförbud eller -begränsningar.

#### Artikel 8

(1) Luftvärdighetsbevis, luftfartscertifikat och tillståndsbevis för besättning på luftfartyg, utfärdade eller godkända av den ena avtalsslutande parten, skola tillerkännas giltighet av den andra avtalsslutande parten så länge de äro i kraft.

(2) Envar av de avtalsslutande parterna förbehåller sig rätt att, beträffande flygningar över dess eget territorium, vägra godkänna luftfartscertifikat och tillståndsbevis utfärdade för dess egna medborgare av den andra avtalsslutande parten eller av någon annan stat.

#### Artikel 9

(1) Envar av de avtalsslutande parternas lufttrafikföretag skall äga rättvisa och lika möjligheter att trafikera varje linje, som angivits i Artikel 2 stycket 2.

(2) Vid trafikerandet av de internationella flyglinjer, som angivits i Artikel 2 stycket 2, skola de av envar av de avtalsslutande parterna utsedda företagen taga hänsyn till den andra avtalsslutande partens företags intressen, så att otillbörligt intrång icke vållas av dessa företag helt eller delvis på samma linjer bedriven lufttrafik.

(3) Den internationella lufttrafiken på de i Artikel 2 stycket 2 angivna linjerna skall i första hand hava till ändamål att erbjuda en trafikkapacitet, som motsvarar det förutsebara trafikbehövet till och från den avtalsslutande parts territorium, som utsett företaget eller företagen. Rätten för dessa företag att utöva lufttrafik mellan platser på en linje, som angivits i Artikel 2 stycket 2 och vilka ligga inom den andra avtalsslutande partens territorium och tredje länder, skall i syfte av en ordnad utveckling av den internationella lufttrafiken utövas på sådant sätt, att trafikkapaciteten anpassas efter:

- a) an die Nachfrage nach Verkehrsmöglichkeiten von und nach dem Hoheitsgebiet des Vertragsstaates, der das oder die Unternehmen benannt hat,
- b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien,
- c) an die Anforderungen eines wirtschaftlichen Betriebes der Linien des Durchgangsverkehrs.

#### Artikel 10

Die Luftfahrtbehörde des einen Vertragsstaates wird der Luftfahrtbehörde des anderen Vertragsstaates auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der benannten Unternehmen übermitteln, die zum Zwecke der Nachprüfung der Ausnutzung des nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten internationalen Fluglinienverkehrs, der durch die benannten Unternehmen betrieben wird, billigerweise gefordert werden können. Diese Unterlagen sollen alle Informationen umfassen, die zur Beurteilung des Umfangs des Verkehrs der Unternehmen auf den festgelegten Linien und der Herkunft und Bestimmung dieses Verkehrs erforderlich sind.

#### Artikel 11

(1) Die Tarife, die auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht anzuwenden sind, werden unter Berücksichtigung aller Faktoren, wie der Kosten des Betriebes, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der von anderen Unternehmen, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, verwendeten Tarife, festgesetzt. Bei der Festsetzung soll in nachstehender Weise verfahren werden.

(2) Die Tarife werden, wenn möglich, für jede Linie durch Vereinbarung der beteiligten benannten Unternehmen festgesetzt. Hierbei sollen sich die benannten Unternehmen nach den Beschlüssen richten, die auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens der International Air Transport Association (IATA) angewendet werden können, oder die benannten Unternehmen sollen sich nach einer Beratung mit den Luftverkehrsunternehmen dritter Länder, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, falls möglich, unmittelbar untereinander verständigen. Das gleiche gilt für Agenturprovisionen, die in Verbindung mit den Tarifen erhoben werden.

(3) Die auf diese Weise festgesetzten Tarife sollen den Luftfahrtbehörden eines jeden Vertragsstaates wenigstens dreißig (30) Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt werden. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

(4) Kommt zwischen den benannten Unternehmen eine Einigung nach Absatz 2 nicht zustande, oder erklärt sich ein Vertragsstaat mit den ihm nach Absatz 3 zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so werden die Luftfahrtbehörden die Tarife derjenigen Linien und Linienteile, für die eine Übereinstimmung nicht zustandegekommen ist, durch beiderseitige Vereinbarung festsetzen.

(5) Kommt zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten eine Vereinbarung nach Absatz 4 nicht zustande, so findet Artikel 16 Anwendung. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, ist der Vertragsstaat, der sich mit einer Tarifänderung nicht einverstanden erklärt, berechtigt, von dem anderen Vertragsstaat die Aufrechterhaltung der vorher in Kraft befindlichen Tarife zu verlangen.

- a) trafikbehovet till och från den avtalsslutande parts territorium, som utsett företaget eller företagen,
- b) trafikbehovet inom de områden, som passeras under hänsynstagande till lokala och regionala linjer,
- c) kraven på en ekonomisk drift av de genomgående linjerna.

#### Artikel 10

Luftfartsmyndigheten i den ena avtalsslutande parten skall på begäran lämna luftfartsmyndigheten i den andra avtalsslutande parten alla regelbundna eller andra statistiska uppgifter rörande de utsedda företagen, som rimligtvis kunna erfordras för att granska utnyttjandet av den i enlighet med Artikel 2 stycket 2 fastställda internationella lufttrafik, som bedrivs av de utsedda företagen. Dessa uppgifter skola innehålla alla informationer, som erfordras för bedömandet av omfattningen av företagens trafik på de fastställda linjerna samt denna trafiks ursprungs- och bestämmelseorter.

#### Artikel 11

(1) De taxor, som skola tillämpas för passagerare och gods på de enligt Artikel 2 stycket 2 fastställda linjerna, skola bestämmas under hänsynstagande till alla faktorer såsom driftskostnader, skälig vinst, de olika linjernas särskilda egenskaper, liksom de taxor, som tillämpas av andra företag, som helt eller delvis trafikera samma linjer. Vid bestämmandet av taxorna skall förfaras på härefter angivna sätt.

(2) Taxorna skola om möjligt bestämmas för varje linje genom överenskommelse mellan de berörda utsedda företagen. Härvid skola de utsedda företagen ställa sig de beslut till efterrättelse, vilka kunna vara tillämpliga på grund av den internationella lufttrafikorganisationens (IATA) metoder för bestämmande av taxor, eller skola de utsedda företagen, om möjligt, efter konsultation med företag tillhörande tredje land, vilka helt eller delvis trafikera samma sträcka, söka få till stånd en direkt uppgörelse sig emellan. Detsamma skall gälla för agentprovisioner, vilka upptagas i samband med taxorna.

(3) De på detta sätt bestämda taxorna skola för godkännande underställas de båda avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter minst trettio (30) dagar före det planerade ikraftträdandet. Denna tidsrymd kan, om luftfartsmyndigheterna äro införstådda därmed, i särskilda fall förkortas.

(4) Om de utsedda företagen icke kunna enas i enlighet med stycket 2 eller om en avtalsslutande part förklarar sig icke kunna godtaga enligt stycket 3 underställda taxor, skola luftfartsmyndigheterna genom överenskommelse sig emellan bestämma taxorna för de linjer eller de delar av linjer, för vilka överenskommelse icke kunnat träffas.

(5) Om överenskommelse enligt stycket 4 ej kan träffas mellan de båda avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter, skall Artikel 16 tillämpas. Så länge skiljedom icke fallit är den avtalsslutande part, som förklarar sig icke kunna godtaga en taxaändring, berättigad att av den andra avtalsslutande parten begära bibehållandet av tidigare i kraft varande taxor.

## Artikel 12

(1) Jeder Vertragsstaat gewährt den benannten Unternehmen des anderen Vertragsstaates das Recht, ihren Hauptbüros den Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben zu den entsprechenden amtlichen Wechselkursen in der Währung des anderen Vertragsstaates zu übermitteln.

(2) Die Überweisung kann auf Wunsch des Gläubigers auch in einer anderen Währung erfolgen, soweit dies nach den jeweils geltenden Devisenbestimmungen der Vertragsstaaten möglich ist.

## Artikel 13

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 15 dieses Abkommens statt.

## Artikel 14

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten findet ein regelmäßiger Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit in allen die Anwendung und Auslegung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

## Artikel 15

(1) Eine Konsultation zur Erörterung der Auslegung, Anwendung oder zu Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans kann jederzeit von jedem Vertragsstaat beantragt werden. Diese Konsultation beginnt innerhalb einer Frist von 60 Tagen nach Eingang des Antrags.

(2) Vereinbarte Änderungen dieses Abkommens treten entsprechend dem in Artikel 20 vorgesehenen Verfahren in Kraft.

(3) Änderungen des Fluglinienplans treten in Kraft, sobald sie in einem diplomatischen Notenwechsel entsprechend Artikel 2 Absatz 2 vereinbart sind.

## Artikel 16

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens nicht nach Artikel 14 oder 15 zwischen den Luftfahrtbehörden oder zwischen den Regierungen der Vertragsstaaten beigelegt werden kann, ist sie auf Antrag eines Vertragsstaates einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall in der Weise gebildet, daß jeder Vertragsstaat einen Schiedsrichter benennt und diese Schiedsrichter sich auf einen Angehörigen eines dritten Staates als Vorsitzenden einigen. Werden die Schiedsrichter nicht innerhalb von zwei Monaten benannt, nachdem ein Vertragsstaat seine Absicht, ein Schiedsgericht anzurufen, bekanntgegeben hat, oder können die Schiedsrichter sich nicht innerhalb eines weiteren Monats auf einen Vorsitzenden einigen, so ist der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu bitten, die notwendigen Benennungen vorzunehmen. Seine Entscheidung ist für die Vertragsstaaten bindend.

(3) Das Schiedsgericht entscheidet, wenn ihm eine gültige Regelung der Meinungsverschiedenheit nicht gelingt, mit Stimmenmehrheit. Soweit die Vertragsstaaten nichts anderes vereinbaren, regelt es seine Verfahrensgrundsätze selbst und bestimmt seinen Sitz.

## Artikel 12

(1) Envar av de avtalsslutande parterna beviljar av den andra avtalsslutande parten utsedda företag rätt att till sina huvudkontor överföra de belopp, varmed inkomsterna överstiga utgifterna i den andra avtalsslutande partens valuta till gällande officiella växelkurser.

(2) På fordringsägarens begäran kan överföringen även äga rum i en annan valuta, i den mån detta är möjligt enligt de vid ifrågakommande tidpunkt gällande valutabestämmelserna i de avtalsslutande staterna.

## Artikel 13

Därest en av de båda avtalsslutande parterna biträdd allmän multilateral luftfartsöverenskommelse träder i kraft, ha den multilateral överenskommelsens bestämmelser företräde. Diskussioner för att konstatera, i vilken utsträckning ett multilateralt avtal upphäver, ändrar eller kompletterar detta avtal, skola äga rum i enlighet med Artikel 15 i detta avtal.

## Artikel 14

Mellan de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter skall ett regelbundet meningsutbyte äga rum i avsikt att skapa ett intimt samarbete i alla frågor, som röra tillämpningen och tolkningen av detta avtal.

## Artikel 15

(1) Envar av de avtalsslutande parterna kan när som helst begära en konsultation för att dryfta tolkningen, tillämpningen eller ändringar av detta avtal eller linjeförteckningen. Sådan konsultation skall påbörjas inom en frist av 60 dagar från mottagandet av sådan begäran.

(2) Ändringar i avtalet, varom överenskommelse träffats, skola träda i kraft i enlighet med det i Artikel 20 föreskrivna förfarandet.

(3) Ändringar i linjeförteckningen träda i kraft så snart överenskommelse träffats genom diplomatisk notväxling i enlighet med Artikel 2 stycket 2.

## Artikel 16

(1) Därest tvist rörande tillämpningen eller tolkningen av detta avtal icke kan biläggas i enlighet med Artikel 14 eller 15 av de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter eller regeringar, skall den på begäran av endera parten underställas skiljedomstol.

(2) Skiljedomstolen sammansättes från fall till fall på så sätt, att envar av de avtalsslutande parterna utser en skiljeman och dessa skiljemän enas om en medborgare från tredje land som ordförande. Om skiljemännen ej utsetts inom två månader från det en av de avtalsslutande parterna meddelat sin avsikt att vädja till skiljedomstol eller om skiljemännen ej inom ytterligare en månad kunna enas om en ordförande, skall presidenten i den Internationella Civila Luftfartsorganisationens råd anmodas att företaga de nödvändiga utnämningarna. Hans beslut skall vara bindande för de avtalsslutande parterna.

(3) Om en tvist icke kan göras upp genom medling, avgör skiljedomstolen genom majoritetsbeslut. Därest de avtalsslutande parterna ej överenskomma om något annat, reglerar skiljedomstolen själv sitt förhandlingsförfarande och bestämmer sitt säte.

(4) Jeder Vertragsstaat trägt die Kosten für die Tätigkeit seines Schiedsrichters sowie die Hälfte der Kosten für die Tätigkeit des Vorsitzenden.

(5) Die Vertragsstaaten verpflichten sich, den vorläufigen Maßnahmen, die im Laufe des Verfahrens angeordnet werden, sowie dem Schiedsspruch, der endgültig ist, nachzukommen.

#### Artikel 17

Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen jederzeit kündigen. Das Abkommen endet ein Jahr nach Eingang der Kündigung bei dem anderen Vertragsstaat, es sei denn, daß auf Grund einer Vereinbarung zwischen den Vertragsstaaten die Kündigung vor Ablauf dieser Frist rückgängig gemacht wird.

#### Artikel 18

Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenwechsel nach Artikel 2 Absatz 2 und Artikel 15 Absatz 3 sollen bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert werden.

#### Artikel 19

Dieses Abkommen tritt an die Stelle aller bisherigen Abkommen zwischen den Vertragsstaaten über den Luftverkehr und hebt diese auf.

#### Artikel 20

Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Zeitpunkt in Kraft, an dem sich die Vertragsstaaten gegenseitig mitgeteilt haben, daß die für sie geltenden verfassungsmäßigen Voraussetzungen erfüllt sind.

ZU URKUND DESSEN haben die beiderseitigen Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Bonn, am 29. Januar 1957, in doppelter Urschrift in deutscher und schwedischer Sprache, wobei der Wortlaut beider Sprachen verbindlich ist.

(4) Envar av de avtalsslutande parterna skall täcka de kostnader, som uppkomma för den av den utsedde skiljemannens verksamhet liksom hälften av kostnaderna för ordförandens verksamhet.

(5) De avtalsslutande parterna förbinda sig att ställa sig till efterrättelse de temporära åtgärder, varom beslut fattas under skiljeförfarandet, liksom domslutet, vilket skall vara slutgiltigt.

#### Artikel 17

Envar av de avtalsslutande parterna kan när som helst uppsäga detta avtal. Avtalet upphör att gälla ett år från det att uppsägningen mottagits av den andra avtalsslutande parten, såvida icke uppsägningen dessförinnan återkallats genom överenskommelse mellan de avtalsslutande parterna.

#### Artikel 18

Detta avtal, alla ändringar i detsamma samt varje notväxling enligt Artikel 2 stycket 2 samt Artikel 15 stycket 3 skola registreras hos den Internationella Civila Luftfartsorganisationen.

#### Artikel 19

Detta avtal ersätter och upphäver alla hittillsvarande avtal rörande lufttrafik mellan de avtalsslutande parterna.

#### Artikel 20

Detta avtal träder i kraft en månad efter den tidpunkt, då de båda avtalsslutande parterna meddelat varandra, att de för dem gällande författningensliga förutsättningarna uppfyllts.

TILL BEKRAFTELSE HARAV ha bägge parter befulldäktade ombud undertecknat detta avtal.

SOM SKEDDE i Bonn, den 29 januari 1957, i dubla original exemplar på tyska och svenska språken, vilka båda texter skola äga lika vitsord.

Für die Bundesrepublik Deutschland  
gezeichnet:

För Förbundsrepubliken Tyskland  
tecknat:

von Brentano

Für das Königreich Schweden  
gezeichnet:

För Konungariket Sverige  
tecknat:

Ole Jödahl

**Bekanntmachung**  
**über den Geltungsbereich der vier Genfer Rotkreuz-Abkommen**  
**(Inkrafttreten für Brasilien und für die Demokratische Republik Vietnam).**

Vom 20. September 1957.

Das I. Genfer Abkommen vom 12. August 1949 zur Verbesserung des Loses der Verwundeten und Kranken der Streitkräfte im Felde,

das II. Genfer Abkommen vom 12. August 1949 zur Verbesserung des Loses der Verwundeten, Kranken und Schiffbrüchigen der Streitkräfte zur See,

das III. Genfer Abkommen vom 12. August 1949 über die Behandlung der Kriegsgefangenen und

das IV. Genfer Abkommen vom 12. August 1949 zum Schutze von Zivilpersonen in Kriegszeiten

(Bundesgesetzbl. 1954 II S. 781)

treten

für Brasilien am 29. Dezember 1957

und

für die Demokratische Republik Vietnam am 28. Dezember 1957

in Kraft.

Die Demokratische Republik Vietnam hat anlässlich der Hinterlegung ihrer Ratifikationsurkunde am 28. Juli 1957 folgende Vorbehalte gemacht:

1. Vorbehalt zum I. Genfer Abkommen vom 12. August 1949 zur Verbesserung des Loses der Verwundeten und Kranken der Streitkräfte im Felde:

(Übersetzung)

A l'article 10 — La demande de la Puissance détentrice, soit à un État neutre, soit à un organisme présentant toutes garanties d'impartialité et d'efficacité, d'assumer les fonctions dévolues aux Puissances protectrices par la Convention, ne sera reconnue comme légale par la République Démocratique du Viet-nam que dans le cas où l'État dont relèvent les blessés et malades des forces armées en campagne aurait approuvé cette demande.

Zu Artikel 10 — Die Demokratische Republik Vietnam erkennt das von der Gewahrsamsmacht an einen neutralen Staat oder eine Organisation, die alle Garantien für Unparteilichkeit und Wirksamkeit bietet, gerichtete Ersuchen, die durch das vorliegende Abkommen den Schutzmächten übertragenen Aufgaben zu übernehmen, nur dann als rechtmäßig an, wenn der Staat, dem die Verwundeten und Kranken der Streitkräfte im Felde angehören, diesem Ersuchen zustimmt.

2. Vorbehalt zum II. Genfer Abkommen vom 12. August 1949 zur Verbesserung des Loses der Verwundeten, Kranken und Schiffbrüchigen der Streitkräfte zur See:

(Übersetzung)

A l'article 10 — La demande de la Puissance détentrice, soit à un État neutre, soit à un organisme présentant toutes garanties d'impartialité ou d'efficacité, d'assumer les fonctions dévolues aux Puissances protectrices par la Convention, ne sera reconnue comme légale par la République Démocratique du Viet-nam que dans le cas où l'État dont relèvent les blessés, malades et naufragés des forces maritimes aurait approuvé cette demande.

Zu Artikel 10 — Die Demokratische Republik Vietnam erkennt das von der Gewahrsamsmacht an einen neutralen Staat oder eine Organisation, die alle Garantien für Unparteilichkeit und Wirksamkeit bietet, gerichtete Ersuchen, die durch das vorliegende Abkommen den Schutzmächten übertragenen Aufgaben zu übernehmen, nur dann als rechtmäßig an, wenn der Staat, dem die Verwundeten, Kranken und Schiffbrüchigen der Streitkräfte zur See angehören, diesem Ersuchen zustimmt.

3. Vorbehalt zum III. Genfer Abkommen vom 12. August 1949 über die Behandlung der Kriegsgefangenen:

(Übersetzung)

A l'article 10 — La demande de la Puissance détentrice, soit à un État neutre, soit à un organisme présentant toutes garanties d'impartialité ou d'efficacité, d'assumer les fonctions dévolues aux Puissances protectrices par la Convention, ne sera reconnue légale par la République Démocratique du Viet-nam que dans le cas où l'État dont relèvent les prisonniers de guerre aurait approuvé cette demande.

Zu Artikel 10 — Die Demokratische Republik Vietnam erkennt das von der Gewahrsamsmacht an einen neutralen Staat oder eine Organisation, die alle Garantien für Unparteilichkeit und Wirksamkeit bietet, gerichtete Ersuchen, die durch das vorliegende Abkommen den Schutzmächten übertragenen Aufgaben zu übernehmen, nur dann als rechtmäßig an, wenn der Staat, dem die Kriegsgefangenen angehören, diesem Ersuchen zustimmt.

A l'article 12 — La République Démocratique du Viet-nam déclare que la remise des prisonniers de guerre, par la Puissance détentrice, à une Puissance partie à la Convention, ne délie pas la Puissance détentrice de sa responsabilité de l'application des dispositions de la Convention envers les prisonniers.

A l'article 85 — La République Démocratique du Viet-nam déclare que les prisonniers de guerre poursuivis et condamnés pour des crimes de guerre ou pour des crimes contre l'humanité, conformément aux principes posés par la Cour de Justice de Nuremberg, ne bénéficieront pas des dispositions de la présente Convention ainsi que l'a spécifié l'article 85.

Zu Artikel 12 — Die Demokratische Republik Vietnam erklärt, daß die Übergabe der Kriegsgefangenen durch die Gewahrsamsmacht an eine Macht, die Vertragspartei des vorliegenden Abkommens ist, die Gewahrsamsmacht nicht von ihrer Verantwortung für die Anwendung des Abkommens auf die Kriegsgefangenen befreit.

Zu Artikel 85 — Die Demokratische Republik Vietnam erklärt, daß die in Artikel 85 niedergelegten Bestimmungen dieses Abkommens keine Anwendung auf Kriegsgefangene finden sollen, die wegen Kriegsverbrechen oder Verbrechen gegen die Menschlichkeit in Übereinstimmung mit den Grundsätzen des Nürnberger Gerichtshofs strafverfolgt und verurteilt wurden.

#### 4. Vorbehalt zum IV. Genfer Abkommen vom 12. August 1949 zum Schutze der Zivilpersonen in Kriegszeiten:

(Übersetzung)

A l'article 11 — La demande de la Puissance détentrice, soit à un État neutre, soit à un organisme présentant toutes garanties d'impartialité ou d'efficacité, d'assumer les fonctions dévolues aux Puissances protectrices par la Convention, ne sera reconnue comme légale par la République Démocratique du Viet-nam que dans le cas où l'État dont relèvent les dites personnes civiles aurait approuvé cette demande.

Zu Artikel 11 — Die Demokratische Republik Vietnam erkennt das von der Gewahrsamsmacht an einen neutralen Staat oder eine Organisation, die alle Garantien für Unparteilichkeit und Wirksamkeit bietet, gerichtete Ersuchen, die durch das vorliegende Abkommen den Schutzmächten übertragenen Aufgaben zu übernehmen, nur dann als rechtmäßig an, wenn der Staat, dem die genannten Zivilpersonen angehören, diesem Ersuchen zustimmt.

A l'article 45 — La République Démocratique du Viet-nam déclare que la remise de personnes civiles protégées par la présente Convention par la Puissance détentrice, à une Puissance partie à la Convention, ne délie pas la Puissance détentrice de sa responsabilité relative à l'application des dispositions de la Convention à l'égard des personnes civiles en temps de guerre.

Zu Artikel 45 — Die Demokratische Republik Vietnam erklärt, daß die Übergabe durch dieses Abkommen geschützter Zivilpersonen durch die Gewahrsamsmacht an eine Macht, die Vertragspartei des vorliegenden Abkommens ist, die Gewahrsamsmacht nicht von ihrer Verantwortung für die Anwendung des Abkommens auf Zivilpersonen in Kriegszeiten befreit.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 11. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. II S. 750).

Bonn, den 20. September 1957.

Der Bundesminister des Auswärtigen  
In Vertretung  
Hallstein