

Bundesgesetzblatt

2425

Teil II

1960	Ausgegeben zu Bonn am 30. Dezember 1960	Nr. 62
Tag	Inhalt:	Seite
23. 12. 60	Zolltarifgesetz	2425
23. 12. 60	Gesetz über das Zollkontingent für feste Brennstoffe 1961 und 1962	2427
23. 12. 60	Sechszwanzigste Verordnung über Zolltarifänderungen zur Durchführung des Gemeinsamen Marktes der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (Wälzlagerstahl usw. — 1. Halbjahr 1961)	2430
22. 12. 60	Gesetz zu dem Abkommen vom 22. Juli 1959 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Afghanistan über den Luftverkehr	2432
22. 12. 60	Gesetz zu dem Abkommen vom 4. September 1959 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Kanada über den Luftverkehr	2443
18. 12. 60	Wasserbuchverordnung	2450
22. 12. 60	Dritte Verordnung zur Änderung der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung	2453
21. 12. 60	Bekanntmachung über das Inkrafttreten des deutsch-schweizerischen Abkommens über den Grenz- und Durchgangsverkehr	2455
1. 12. 60	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens Nr. 11 der Internationalen Arbeitsorganisation über das Vereins- und Koalitionsrecht der landwirtschaftlichen Arbeiter (Weitergeltung für die Republik Kamerun und die Republik Togo)	2455
8. 12. 60	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens Nr. 81 der Internationalen Arbeitsorganisation über die Arbeitsaufsicht in Gewerbe und Handel	2456

Zolltarifgesetz

Vom 23. Dezember 1960

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

Zolltarif im Sinne des § 49 Abs. 1 des Zollgesetzes vom 20. März 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 529) ist der nachstehende Zolltarif. *)

§ 2

Die Bundesregierung wird ermächtigt, nachdem dem Bundesrat Gelegenheit zur Stellungnahme binnen zwei Wochen gegeben worden ist, mit Zustimmung des Bundestages durch Rechtsverordnungen aus wirtschaftlichen Gründen die Binnen-Zollsätze für die nicht liberalisierten Waren der Agrarwirtschaft im Deutschen Zolltarif 1961 um fünf vom Hundert der Ausgangs-Zollsätze zu senken, wenn und soweit die Bundesrepublik Deutschland auf Grund von Verabredungen mit den Regierungen der Mitgliedstaaten über die beschleunigte Verwirklichung der Ziele des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft vom 25. März 1957 (Bundesgesetzbl. II S. 753) zur Senkung dieser Binnen-Zollsätze gehalten ist. Waren der Agrarwirtschaft im Sinne dieser Vorschrift sind die in An-

hang II des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft aufgeführten Erzeugnisse.

§ 3

(1) Die Bundesregierung wird ermächtigt, mit Zustimmung des Bundestages durch Rechtsverordnung zur beschleunigten Verwirklichung der Ziele des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft den Zolltarif insoweit zu ändern, als sichergestellt ist, daß die anderen Mitgliedstaaten entsprechende Zolltarifänderungen durchführen, um übereinstimmend und gemeinschaftlich vor den vertraglich festgesetzten Zeitpunkten

1. die Binnen-Zollsätze im Warenverkehr zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft abzubauen;
2. die Außen-Zollsätze dem Gemeinsamen Zolltarif der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft anzupassen.

(2) Die Zustimmung des Bundestages zum Erlaß einer Rechtsverordnung nach Absatz 1 ist nicht er-

*) Als Anlagenband zum Bundesgesetzblatt Teil II Jahrgang 1960 „Deutscher Zolltarif 1961“ beiliegend.

forderlich, wenn der Bundestag innerhalb von drei Wochen nach Eingang des von der Bundesregierung als dringlich bezeichneten Verordnungsentwurfs beim Bundestag keinen die Zustimmung aussprechenden oder verweigernden Beschluß gefaßt hat.

(3) Dem Bundesrat ist Gelegenheit zu geben, zu den Verordnungsentwürfen binnen vierzehn Tagen Stellung zu nehmen.

§ 4

(1) Die Bundesregierung wird ermächtigt, bei Zolltarifänderungen auf Grund des § 3 dieses Gesetzes oder des Artikels 3 des Gesetzes zu den Verträgen vom 25. März 1957 zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft vom 27. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. II S. 753) gleichzeitig durch Rechtsverordnung

1. die Jahresbezeichnung des Zolltarifs zu ändern;
2. die Zollsätze bei Zollsatzsenkungen bis auf volle Zahlen nach unten und bei Zollsatzanhebungen bis auf volle Zahlen nach oben abzurunden.

(2) Der Bundesminister der Finanzen wird ermächtigt, den Wortlaut des Zolltarifs in der durch eine Rechtsverordnung auf Grund des § 3 dieses Gesetzes oder des Artikels 3 des Gesetzes zu den Verträgen vom 25. März 1957 zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft vom 27. Juli 1957 sich ergebenden Fassung unter neuer Überschrift und mit neuem Datum bekanntzumachen.

(3) Der Bundesminister der Finanzen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung den Wortlaut der Verbrauchsteuergesetze und der dazu erlassenen Durchführungsverordnungen (ausgenommen das Biersteuergesetz und die dazu erlassenen Durchführungsverordnungen) dem Wortlaut des Zolltarifs in der jeweils geltenden Fassung anzupassen.

§ 5

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 12 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

§ 6

(1) Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1961 in Kraft; die in diesem Gesetz und in dem nachstehenden Zolltarif enthaltenen Ermächtigungen treten am Tage nach der Verkündung dieses Gesetzes in Kraft.

(2) Mit Ablauf des 31. Dezember 1960 treten außer Kraft:

1. Das Zolltarifgesetz und der Zolltarif vom 23. Dezember 1958 (Deutscher Zolltarif 1959 — Bundesgesetzbl. 1958 II S. 751) in der Fassung der Zolltarif-Verordnung (Deutscher Zolltarif 1960) vom 23. Mai 1960 (Bundesgesetzbl. II S. 1521);
2. die Mineralölzoll-Vergütungsordnung 1959 vom 30. Dezember 1958 (Bundesgesetzbl. 1959 I S. 1);
3. die auf der Ermächtigung in § 49 Abs. 2 Nr. 1, 2 und 3 des Zollgesetzes vom 20. März 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 529) in der Fassung des Fünften Zolländerungsgesetzes vom 27. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 1671) beruhenden Rechtsverordnungen zur Änderung des Deutschen Zolltarifs 1959 und des Deutschen Zolltarifs 1960;
4. die auf der Ermächtigung des Sechsten Gesetzes zur Änderung des Zolltarifs (Durchführung des Gemeinsamen Marktes der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl) vom 24. November 1955 (Bundesgesetzbl. I S. 728) in der Fassung des § 4 des Zolltarifgesetzes vom 23. Dezember 1958 beruhenden Rechtsverordnungen zur Änderung des Deutschen Zolltarifs 1959 und des Deutschen Zolltarifs 1960.

Die verfassungsmäßigen Rechte des Bundesrates sind gewahrt.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet.

Bonn, den 23. Dezember 1960

Der Bundespräsident
Lübke

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers
Ludwig Erhard

Für den Bundesminister der Finanzen
Der Bundesminister
für wirtschaftlichen Besitz des Bundes
Wilhelmi

Gesetz über das Zollkontingent für feste Brennstoffe 1961 und 1962

Vom 23. Dezember 1960

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

(1) Das in Anmerkung 3 zur Tarifnr. 27.01 des Deutschen Zolltarifs 1961 (Bundesgesetzbl. 1960 II S. 2425) vorgesehene Zollkontingent für feste Brennstoffe beträgt für die Jahre 1961 und 1962 insgesamt 105 vom Hundert der nach dem Gewicht berechneten Menge, die im Durchschnitt der Jahre 1954, 1955, 1956, 1957 und 1958 mit Ursprung in anderen Ländern als den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl in das Bundesgebiet eingeführt worden ist.

(2) Die Bundesregierung kann, nachdem dem Bundesrat Gelegenheit zur Stellungnahme binnen zwei Wochen gegeben worden ist, mit Zustimmung des Bundestages durch Rechtsverordnung das Zollkontingent bis zu 20 vom Hundert erhöhen, wenn dies aus gesamtwirtschaftlichen Gründen geboten ist. Soweit es mit Rücksicht auf die europäische wirtschaftliche Zusammenarbeit erforderlich ist, kann sie auch von der ihr durch § 49 Abs. 2 des Zollgesetzes vom 20. März 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 529) in der Fassung des Fünfter Zolländerungsgesetzes vom 27. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 1671) erteilten Ermächtigung Gebrauch machen.

§ 2

Das Zollkontingent wird nach dem Ursprung der im Durchschnitt der Jahre 1954, 1955, 1956, 1957 und 1958 eingeführten Menge in Länderkontingente unterteilt.

§ 3

Kontingentscheine nach Anmerkung 3 zu Tarifnr. 27.01 des Deutschen Zolltarifs 1961 erteilt das Bundesamt für gewerbliche Wirtschaft nach Maßgabe der Vorschriften dieses Gesetzes solchen Antragstellern, die Waren der Tarifnr. 27.01 in den Jahren 1954, 1955, 1956, 1957 oder 1958 eingeführt haben und auf Grund rechtswirksam abgeschlossener Einfuhrverträge während des Jahres 1961 oder 1962 abzunehmen verpflichtet sind.

§ 4

(1) Die nach §§ 1 und 2 auf das Zollkontingent und auf die Länderkontingente entfallenden Warenmengen stellt der Bundesminister für Wirtschaft auf Grund der Einfuhrmeldungen fest.

(2) Das Bundesamt für gewerbliche Wirtschaft setzt die Anteile an den einzelnen Länderkontingenten für jeden Antragsteller für die Jahre 1961 und 1962 auf Grund der für ihn nach den Nummern 1 und 2 festgestellten Warenmengen mit Ursprung in dem betreffenden Land nach Maßgabe der Nummer 3 fest.

1. Es ist die Warenmenge zu ermitteln, die der einzelne Antragsteller in den Jahren 1954, 1955, 1956, 1957 und 1958 eingeführt hat. Übersteigen die Warenmengen aller Antragsteller das Länderkontingent, so sind sie anteilig zu kürzen.

2. Es ist die Warenmenge zu ermitteln, die der Antragsteller und die beim Verkauf eingeschalteten Händler während der Jahre 1961 und 1962 auf Grund von Kaufverträgen, die vor dem 1. Januar 1959 abgeschlossen worden sind, an Verbraucher im Bundesgebiet zu liefern verpflichtet sind oder die der Antragsteller auf Grund rechtswirksamer, vor dem 1. Januar 1959 abgeschlossener Einfuhrverträge abzunehmen verpflichtet ist und für den Selbstverbrauch während der Jahre 1961 und 1962 vorgesehen hat. Sind in den Verträgen Lieferzeiten vereinbart, die über das Jahr 1962 hinausgehen, ohne daß die Höhe der in den Jahren 1961 und 1962 abzunehmenden Menge vor dem 1. Januar 1959 schriftlich festgelegt worden ist, so ist für die Bemessung der auf diese Jahre entfallenden Menge das Verhältnis des gesamten Vertragszeitraums zum Zeitraum von zwei Jahren maßgebend.

3. Die nach Nummer 2 festgestellte Warenmenge (Vertragsmenge) ist auf die in Nummer 2 genannten Antragsteller vorab zu verteilen. Restmengen, die sich bei dieser Aufteilung ergeben, sind auf die Antragsteller, die die für sie gemäß Nummer 1 festgestellte Warenmenge nicht erreicht haben, in einem Verhältnis zu verteilen, das

- a) bei Antragstellern ohne Vertragsmengen ihren nach Nummer 1 festgestellten Anteilen an einem Länderkontingent und
- b) bei Antragstellern mit Vertragsmengen ihren um diese Vertragsmengen verminderten Anteilen an einem Länderkontingent entspricht.

(3) Werden infolge Nichtausnutzung von Kontingentscheinen oder aus anderen Gründen Warenmengen für eine Verteilung verfügbar, so können sie nach Richtlinien des Bundesministers für Wirtschaft verteilt werden. Die Richtlinien können von den Aufteilungsgrundsätzen der §§ 2 und 4 Abs. 2 abweichen, um eine wirtschaftlich sinnvolle Verwendung der Restmengen zu gewährleisten. Für diese Mengen können im Kontingentschein Auflagen über die Belieferung bestimmter Verbraucher gemacht werden.

(4) Der Kontingentschein ist für eine auf volle eintausend Kilogramm nach unten abgerundete Warenmenge zu erteilen.

§ 5

(1) Der Bundesminister für Wirtschaft wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung Ausschußfristen für die Einreichung von Anträgen auf Erteilung von Kontingentscheinen festzusetzen und Vorschriften darüber zu erlassen, welche Angaben in den Anträgen zu machen und welche Unterlagen ihnen beizufügen sind.

(2) Wer glaubhaft macht, daß er die Antragsfrist ohne Verschulden nicht einhalten konnte, kann binnen einer Frist von zwei Wochen nach Behebung des Hindernisses beantragen, nach § 4 Abs. 3 berücksichtigt zu werden.

§ 6

(1) Kontingentscheine dürfen von Berechtigten nicht anderen Personen oder Unternehmen zur Ausnutzung überlassen werden.

(2) Das Bundesamt für gewerbliche Wirtschaft stellt im Kontingentschein fest, welche Warenmengen auf die Erfüllung von Verträgen entfallen, die nach § 4 Abs. 2 Nr. 2 der Erteilung des Kontingentscheines zugrunde gelegt worden sind. Es vermerkt, daß diese Mengen nur zur Belieferung der in § 4 Abs. 2 Nr. 2 genannten Verbraucher verwendet werden dürfen, und setzt die einzelnen Verbraucher hiervon in Kenntnis.

(3) Um eine wirtschaftlich sinnvolle Ausnutzung des Kontingents zu gewährleisten, kann der Kontingentschein für die nach § 4 Abs. 2 Nr. 3 Satz 2 festgestellten Mengen nach Richtlinien des Bundesministers für Wirtschaft mit der Auflage erteilt werden, daß diese Mengen nur zur Belieferung von Verbrauchern innerhalb bestimmter Teile des Bundesgebietes zu verwenden sind.

(4) Der Berechtigte und die beim Verkauf an die Verbraucher eingeschalteten Händler dürfen zollfrei eingeführte Waren nur entsprechend den Feststellungen und Auflagen im Kontingentschein (§ 4 Abs. 3 Satz 3 und § 6 Abs. 2 und 3) verwenden.

(5) Wird ein Kontingentschein nicht oder nicht vollständig ausgenutzt, so hat ihn der Einführer binnen drei Tagen nach Eintritt der Umstände, die einer Ausnutzung entgegenstehen, dem Bundesamt für gewerbliche Wirtschaft zurückzugeben. Der Kontingentschein wird für die Restmenge gültig gestellt oder, wenn in den Jahren 1961 und 1962 keine Einfuhr mehr vorgesehen oder zulässig ist, eingezogen.

§ 7

Der Bundesminister der Finanzen oder die von ihm beauftragten Zollstellen können auf Antrag Zoll und anteilige Ausgleichsteuer für Waren der Tarifnr. 27.01, die nach dem 31. Dezember 1959 zum freien Verkehr oder zu einem Zollvormerkverkehr abgefertigt worden sind, erstatten oder erlassen, soweit der Antrag unter Vorlage eines Kontingentscheines binnen drei Monaten nach Inkrafttreten dieses Gesetzes gestellt wird.

§ 8

(1) Das Bundesamt für gewerbliche Wirtschaft kann Auskunft verlangen, soweit dies erforderlich

ist, um die Einhaltung dieses Gesetzes und der zu seiner Durchführung erlassenen Vorschriften zu überwachen. Zu diesem Zweck kann es Prüfungen beim Auskunftspflichtigen vornehmen und verlangen, daß ihm die geschäftlichen Unterlagen vorgelegt werden. Das Grundrecht der Unverletzlichkeit der Wohnung (Artikel 13 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt.

(2) Auskunftspflichtig ist, wer unmittelbar oder mittelbar an der Einfuhr oder an der Weiterlieferung von Waren der Tarifnr. 27.01 teilnimmt oder solche Waren verbraucht.

(3) Der zur Erteilung einer Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Zivilprozeßordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafrechtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde.

§ 9

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich

1. unrichtige oder unvollständige Angaben tatsächlicher Art macht oder benutzt, um für sich oder einen anderen einen Kontingentschein zu erschleichen,
2. entgegen § 6 Abs. 1 Kontingentscheine anderen Personen oder Unternehmen zur Ausnutzung überläßt oder einen ihm nicht zustehenden Kontingentschein für sich ausnutzt,
3. zollfrei eingeführte Waren entgegen § 6 Abs. 4 nicht entsprechend einer im Kontingentschein enthaltenen Feststellung oder Auflage verwendet,
4. entgegen § 6 Abs. 5 Kontingentscheine nicht binnen drei Tagen nach Eintritt von Umständen, die einer Ausnutzung des Scheines entgegenstehen, an das Bundesamt für gewerbliche Wirtschaft zurückgibt oder
5. entgegen § 8 eine Auskunft nicht, unrichtig, unvollständig oder nicht fristgemäß erteilt, die geschäftlichen Unterlagen nicht, unvollständig oder nicht fristgemäß vorlegt, oder die Duldung von Prüfungen verweigert.

Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Deutsche Mark geahndet werden.

(2) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 73 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist das Bundesamt für gewerbliche Wirtschaft. Über die Abänderung und Aufhebung eines rechtskräftigen, gerichtlich nicht nachgeprüften Bußgeldbescheides (§ 66 Abs. 2 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten) entscheidet der Bundesminister für Wirtschaft.

§ 10

Das Bundesamt für gewerbliche Wirtschaft kann auf Antrag die Gültigkeit von Kontingentscheinen, die auf Grund des Gesetzes über das Zollkontingent

für feste Brennstoffe vom 3. Dezember 1959 (Bundesgesetzbl. II S. 1380) erteilt worden sind, bis zum 31. Januar 1961 verlängern, wenn der Kontingentschein infolge unvorhergesehener Umstände bis zum 31. Dezember 1960 nicht ausgenutzt werden konnte.

§ 11

Die Tarifnr. 27.01 erhält mit Wirkung vom 1. Januar 1963 die am 1. Januar 1959 geltende Fassung des Deutschen Zolltarifs 1959 (Bundesgesetzbl. 1958 II S. 751).

§ 12

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 12 Abs. 1 und des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

§ 13

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1961 in Kraft. Es tritt mit Ausnahme des § 11 am 31. Dezember 1962 außer Kraft.

Die verfassungsmäßigen Rechte des Bundesrates sind gewahrt.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet.

Bonn, den 23. Dezember 1960

Der Bundespräsident
Lübke

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers
Ludwig Erhard

Der Bundesminister für Wirtschaft
Ludwig Erhard

Für den Bundesminister der Finanzen
Der Bundesminister
für wirtschaftlichen Besitz des Bundes
Wilhelmi

**Sechszwanzigste Verordnung
über Zolltarifänderungen zur Durchführung des Gemeinsamen Marktes
der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl
(Wälzlagerstahl usw. — 1. Halbjahr 1961)**

Vom 23. Dezember 1960

Auf Grund des § 1 Abs. 1 des Sechsten Gesetzes zur Änderung des Zolltarifs (Durchführung des Gemeinsamen Marktes der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl) vom 24. November 1955 (Bundesgesetzbl. I S. 728) in der Fassung des § 4 des Zolltarifgesetzes vom 23. Dezember 1958 (Bundesgesetzbl. II S. 751) verordnet die Bundesregierung:

§ 1

Der Deutsche Zolltarif 1961 (Bundesgesetzbl. 1960 II S. 2425) wird mit Wirkung vom 1. Januar 1961 wie folgt geändert:

1. In der Vorschrift 1 n zu Kapitel 73 (Eisen und Stahl) erhält der Absatz 4 folgende Fassung:

(4) Wellbleche werden ohne Rücksicht auf das Herstellungsverfahren wie flache Bleche behandelt; dementsprechend werden sie der jeweils in Betracht kommenden Tarifstelle zugewiesen.

2. Nach der Vorschrift 5 zu Kapitel 73 wird als neue Vorschrift angefügt:

6. Zollkontingent der Tarifrnr. 73.15.

Der ermäßigte Zollsatz von 4% des Wertes für Waren aus legiertem Stahl mit einem Gehalt an Kohlenstoff von 0,90 bis 1,15 Gewichtshundertteilen, an Chrom von 0,50 bis 2 Gewichtshundertteilen, auch mit einem Gehalt an Molybdän von 0,50 Gewichtshundertteilen oder weniger (Wälzlagerstahl) der Tarifrnr. 73.15-B-IV-b-1 (Anmerkung), 2 (Anmerkung), 3-a und b (Anmerkung) und B-V-a (Anmerkung) gilt für eine Gesamtmenge von 2.500 t in der Zeit vom 1. Januar 1961 bis 30. Juni 1961.

Die Abfertigung ist nur bei den vom Bundesminister der Finanzen zu bestimmenden Zollstellen zulässig.

3. In der Tarifrnr. 73.08 (Warmbreitband usw.) wird am Schluß angefügt:

Anmerkung zu Tarifrnr. 73.08-A-I

Warmbreitband in Rollen, nicht plattiert, mit einer Breite von weniger als 1,50 m, bis zu einer Gesamtmenge von 60.000 t in der Zeit vom 1. Januar 1961 bis 30. Juni 1961

Die Abfertigung ist nur bei den vom Bundesminister der Finanzen zu bestimmenden Zollstellen zulässig.

3

4. In der Tarifrnr. 73.15 (Qualitätskohlenstoffstahl usw.) treten folgende Änderungen ein:

- a) In Absatz A-IV-b (Stabstahl usw., nur warm gewalzt usw.) wird angefügt:

Anmerkung zu Tarifrnr. 73.15-A-IV-b

Walzdraht, nur warm gewalzt, mit einem Durchmesser von 4,50 bis 13 mm und einem Gehalt an Kohlenstoff von 0,60 bis 1,05 Gewichtshundertteilen, an Schwefel und Phosphor insgesamt von 0,05 Gewichtshundertteilen oder weniger, an Silizium von 0,10 bis 0,25 Gewichtshundertteilen, an sonstigen Bestandteilen, ausgenommen Mangan, von 0,10 Gewichtshundertteilen oder weniger, bis zu einer Gesamtmenge von 4.250 t in der Zeit vom 1. Januar 1961 bis 30. Juni 1961

Die Abfertigung ist nur bei den vom Bundesminister der Finanzen zu bestimmenden Zollstellen zulässig.

frei

- b) In Absatz B-IV-b-1 (Walzdraht) wird angefügt:

Anmerkung zu Tarifrnr. 73.15-B-IV-b-1

Walzdraht aus Wälzlagerstahl, im Rahmen des Zollkontingents

4

c) In Absatz B-IV-b-2 (Stabstahl usw.) wird angefügt:

Anmerkung zu Tarifnr. 73.15-B-IV-b-2		
Stabstahl (einschließlich Hohlbohrerstäbe) aus Wälzlagerstahl, im Rahmen des Zollkontingents	—	4

d) In Absatz B-IV-b-3 (Profile) wird angefügt:

Anmerkung zu Tarifnr. 73.15-B-IV-b-3-a und b		
Profile aus Wälzlagerstahl, im Rahmen des Zollkontingents	—	4

e) In Absatz B-V-a (Bandstahl, nur warm gewalzt usw.) wird angefügt:

Anmerkung zu Tarifnr. 73.15-B-V-a		
Bandstahl, nur warm gewalzt, auch entzündert (dekapiert), aus Wälzlagerstahl, im Rahmen des Zollkontingents	—	4

f) In Absatz B-VI-a-1 (Elektrobleche, mit einem Ummagnetisierungsverlust usw.) wird angefügt:

Anmerkung zu Tarifnr. 73.15-B-VI-a-1		
Elektrobleche mit einem Ummagnetisierungsverlust von 0,75 Watt oder weniger je kg, unabhängig von ihrer Dicke, bis zu einer Gesamtmenge von 2.500 t in der Zeit vom 1. Januar 1961 bis 30. Juni 1961	—	frei
Die Abfertigung ist nur bei den vom Bundesminister der Finanzen zu bestimmenden Zollstellen zulässig.		

§ 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 2 des Sechsten Gesetzes zur Änderung des Zollltarifs (Durchführung des Gemeinsamen Marktes der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl) vom 24. November 1955 und § 5 des Zollltarifgesetzes vom 23. Dezember 1958 auch im Land Berlin.

§ 3

Diese Verordnung tritt am fünften Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Bonn, den 23. Dezember 1960

Für den Bundeskanzler
Der Bundesminister der Justiz
Schäffer

Für den Bundesminister der Finanzen
Der Bundesminister
für wirtschaftlichen Besitz des Bundes
Wilhelmi

**Gesetz zu dem Abkommen vom 22. Juli 1959
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Afghanistan
über den Luftverkehr**

Vom 22. Dezember 1960

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

Artikel 1

Dem in Bonn am 22. Juli 1959 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Afghanistan über den Luftverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

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

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 16 Abs. 2 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet

Bonn, den 22. Dezember 1960

Der Bundespräsident
Lübke

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers
Ludwig Erhard

Der Bundesminister für Verkehr
Seehofer

Für den Bundesminister des Auswärtigen
Der Bundesminister für Angelegenheiten
des Bundesrates und der Länder
von Merkatz

Abkommen
zwischen der Bundes-
republik Deutschland
und dem Königreich
Afghanistan
über den Luftverkehr

موافقتنامه حمل و نقل هوائی بین
جمهوریت فیدرالی آلمان
و
حکومت پادشاهی افغانستان

Air Transport Agreement
between the Federal
Republic of Germany
and the Kingdom
of Afghanistan

DIE BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND
und

DAS KÖNIGREICH AFGHANISTAN,
die beide Vertragsparteien des Ab-
kommens über die Internationale
Zivilluftfahrt und der Vereinbarung
über den Durchflug im Internationalen
Fluglinienverkehr sind, welche am
7. Dezember 1944 in Chicago unter-
zeichnet wurden und für beide Ver-
tragstaaten verbindlich sind,
haben in dem Wunsche, den Luft-
verkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten
und darüber hinaus zu regeln,
folgendes vereinbart:

Artikel 1

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

a) „Luftfahrtbehörde“: in be-
zug auf die Bundesrepublik
Deutschland den Bundesmini-
ster für Verkehr, in bezug auf
das Königreich Afghanistan
die afghanische Luftfahrtbe-
hörde, oder in beiden Fällen
jede andere Person oder
Stelle, die zur Ausübung der
diesen obliegenden Aufgaben
ermächtigt ist;

b) „Bezeichnetes Unternehmen“:
ein Luftverkehrsunternehmen,
das ein Vertragsstaat dem an-
deren Vertragsstaat nach Ar-
tikel 3 schriftlich als ein Un-
ternehmen bezeichnet hat, das
den internationalen Fluglinien-
verkehr auf den nach Ar-
tikel 2 Absatz (2) festgelegten
Fluglinien betreiben soll.

(2) Die Begriffe „Hoheitsgebiet“,
„Fluglinienverkehr“, „internationaler
Fluglinienverkehr“ und „Landung zu
nichtgewerblichen Zwecken“ haben
für die Anwendung dieses Abkom-
mens die in den Artikeln 2 und 96
des Abkommens vom 7. Dezember
1944 über die Internationale Zivilluft-
fahrt in der jeweils letztgültigen Fas-
sung festgelegte Bedeutung.

جمهوریت فیدرالی آلمان و حکومت پادشاهی
افغانستان که اعضای امضاء کننده کنوانسیون (میتاق)
هوائی ملکی بین المللی و موافقه نامه ترازیتی خدمات
بین المللی بوده و طرفین در ۷ دسمبر ۱۹۴۴ در
شیکاگو آن را امضاء نموده اند شرایط آن بالای شان
متناقد است.

بآرزوی اخذ ترتیبات جهت تنظیم حمل و نقل
هوائی بین خاکهای یکدیگر و مامورای آن قرارذیل
موافقه کرده اند: —

ماده اول

برای مقصد موافقتنامه حاضره معنی اصطلاحات
چنین است مگر آنکه غیر این صورت در مواد
موافقتنامه توضیح یافته باشد: —

الف: — اصطلاح مقامات آمره هوائی در مورد
جمهوریت فیدرالی آلمان بمعنی وزیر حمل و نقل جمهوریت
فیدرالی آلمان و در مورد حکومت پادشاهی افغانستان
به معنی ریاست هوائی ملکی یا به هر دو صورت کدام
شخص یا نماینده گی ذیصلاح دیگر خواهد بود که
وظایفی را که مقامات مذکور انجام نموده اند ایفا
کند.

ب: — اصطلاح «مؤسسه هوائی معینه» به معنی
مؤسسه هوائی خواهد بود که یک کشور متعاقد به
کشور متعاقد طرف مقابل کتباً مطابق به ماده (۳)
موافقتنامه هذا تعیین نموده باشد و مؤسسه هوائی
مذکور خدمات هوائی بین المللی را به خطوط فضائی
مشخصه مطابق بفقرة (۲) ماده (۲) این موافقتنامه
بکار بیاندازد.

۲ — اصطلاحات «خاک» خدمات هوائی «خدمات
هوائی بین المللی» و «توقف برای مقاصد غیر ترافیکی»
در مورد این موافقتنامه مفهومی را که در ماده (۲)
وماده (۹۶) کنوانسیون هوائی ملکی بین المللی مورخه
۷ دسمبر ۱۹۴۴ به شمول کلیه تعدیلات آن تذکر یا
فته دربر خواهد داشت.

THE FEDERAL REPUBLIC
OF GERMANY
and

THE KINGDOM OF AFGHANISTAN,
being Contracting Parties to the
Convention on International Civil
Aviation and the International Air
Services Transit Agreement, both
signed at Chicago on the seventh day
of December 1944, the terms of which
Convention and Agreement are bind-
ing on both Contracting States, and
desiring to make arrangements for
the regulation of air transport between
their respective territories and beyond,
have agreed as follows:

Article 1

(1) For the purpose of the present
Agreement, unless otherwise stated in
the text;

a) the term „aeronautical au-
thorities“ shall mean in the
case of the Federal Republic
of Germany, the Federal Min-
ister of Transport, in the case
of the Kingdom of Afghanis-
tan, the Afghan Air Author-
ity, or in both cases any
other person or agency au-
thorized to perform the func-
tions exercised by the said
authorities;

b) the term „designated airline“
shall mean an airline that one
Contracting State has desig-
nated in writing to the other
Contracting State in accord-
ance with Article 3 of this
Agreement as being an air-
line which is to operate the
international air service on
the routes specified in accord-
ance with paragraph 2 of Ar-
ticle 2 of this Agreement.

(2) The terms „territory“, „air serv-
ice“, „international air service“ and
„stop for non-traffic purposes“, shall,
for the purpose of this Agreement,
have the meaning laid down in Ar-
ticles 2 and 96 of the Convention on
International Civil Aviation of De-
cember 7, 1944 including all its amend-
ments.

Artikel 2

(1) Jeder Vertragsstaat gewährt dem anderen Vertragsstaat zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen auf den nach Absatz (2) festgelegten Linien

das Recht, sein Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen, das Recht, in seinem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen und das Recht, an den Punkten in seinem Hoheitsgebiet, die in den nach Absatz (2) festgelegten Linien aufgeführt sind, zu landen, um Fluggäste, Post und/oder Fracht gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

(2) Die Linien, auf welchen die bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsstaaten den internationalen Fluglinienverkehr zu betreiben berechtigt sind, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch Notenwechsel zu vereinbaren ist. Der erste Notenwechsel findet gleichzeitig mit der Unterzeichnung dieses Abkommens statt.

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 in Artikel 2 Absatz (1) genannten Rechte gewährt sind, ein oder mehrere Unternehmen schriftlich bezeichnet hat, und
- b) der Vertragsstaat, der diese 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 die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs so bald wie möglich 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.

ماده دوم

۱ — هر يك کشور متعاہد بغير عمليات خدمات هوائی بين المللی که از طرف کمپنی هوائی معينه به خطوط مشخصه مطابق به فقره (۲) اين ماده پرواز می نمایند حقوق را جهت پرواز بر فراز خاک آن بدون پائين شدن و پائين شدن به مقاصد غير ترافیکي و پائين شدن به نفاطیکه در خطوط هوائی مشخصه مطابق به فقره (۲) اين ماده نام برده شده به منظور گرفتن و پائين کردن مسافرين و بسته و يا اموال باساس تجارتی اعطاء میکند.

۲ — خطوطیکه بروی آن مؤسسات هوائی معينه دو کشور متعاہد صلاحيت عمليات خدمات هوائی بين المللی را حاصل می نمایند باید در يك جدول خطوط مشخصه که توسط تبادلۀ یادداشت ها مورد موافقت قرار یافته با شد مشخص گردد و اولین تبادلۀ یادداشت ها مقارن و توأم بامضای موافقتنامه حاضرہ صورت خواهد گرفت.

ماده سوم

۱ — خدمات هوائی بين المللی به خطوط مشخصه مطابق به فقره (۲) ماده (۲) اين موافقتنامه در هر وقت افتتاح شده میتواند مشروط بر اینکه: —

الف: — کشور متعاہدیکه باو حقوق مشخصه متذکره فقره (۱) ماده (۲) اعطاء شده يك مؤسسه و يا مؤسسات هوائی را کتباً معين کرده باشد.

ب: — کشور متعاہدیکه اين حقوق را اعطاء می کند مؤسسه هوائی یا مؤسسات هوائی معينه را صلاحيت خواهد داد تا خدمات هوائی را افتتاح نماید.

۲ — کشور متعاہدیکه اين حقوق را اعطاء می کند تا به شرایط فقره (۳ و ۴) اين ماده و مقيد به مفهوم تهیه شده ماده (۹) اين موافقتنامه به سرعت ممکنه صلاحيت نامه بکار انداختن خدمات هوائی بين المللی را می دهد.

۳ — هر يك از کشور متعاہد میتواند از يك مؤسسه هوائی معينه کشور متعاہد طرف دیگر تقاضا کند تا بوي قناعت بدهد که مؤسسه هوائی مذکور کفایت انجام مقتضيات قوانین و مقررات موضوعه دولت متعاہد اولی را که عمليات حمل و نقل فضائی بين المللی را اداره می کند دارا می باشد.

Article 2

(1) Each Contracting State shall grant to the other Contracting State for the purpose of operating international air services by designated airlines over the routes specified in accordance with paragraph 2 of this Article,

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

(2) The routes over which the designated airlines of the two Contracting States will be authorized to operate international air services shall be specified in a Route Schedule to be agreed upon in an exchange of notes. The first exchange of notes shall take place simultaneously with the signature of the present Agreement.

Article 3

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

- a) the Contracting State to whom the rights specified in paragraph 1 of Article 2 are granted, has designated in writing an airline or airlines, and
- b) the Contracting State granting these rights has authorized the designated airline or airlines to inaugurate the air services.

(2) The Contracting State granting these rights shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article and subject to the understanding provided for in Article 9 of this Agreement, give as soon as possible the said authorization to operate the international air service.

(3) Each Contracting State may require an airline designated by the other Contracting State to satisfy it that it is qualified to meet the requirements prescribed under the laws and regulations of the first Contracting State governing the operation of international air traffic.

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

Artikel 4

(1) Jeder Vertragsstaat kann die nach Artikel 3 Absatz (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 Absatz (4) nicht erbracht wird. Von diesem Recht wird jeder Vertragsstaat nur nach einer Konsultation gemäß 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 ein bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes 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 in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

Artikel 6

(1) Jeder Vertragsstaat gewährt hinsichtlich der Luftfahrzeuge, die von einem bezeichneten Unternehmen des

۴ — هر يك دولت متعاہد می تواند اجرای حقوق تا مین شدۀ ماده (۲) این موا فقتمه را از هر يك مؤسسه هوائی دولت متعاہد دیگر سلب نماید در صورتیکه چنین مؤسسه هوائی باثبات رسانده نتواند که ملکیت عمدۀ و کنترل موثر چنین مؤسسه هوائی بدست اتباع یا مؤسسات دولت متعاہد دیگر یا بدست خود ان است .

ماده چهارم

۱ — هر يك کشور متعاہد می تواند در صورتیکه يك مؤسسه هوائی معینۀ با انجام قوانین و مقررات موضوعه کشور متعاہدیکه حقوق را طبق فقره (۲) ماده (۳) اعطاء میکند قادر نشود یا شرایط این موافقتنامه را مراعات ننموده و یا تعهدات را که نسبت به آن به عہدۀ دارد تامین نتواند صلاحیت اعطاء شده را فسخ یا محدود نماید .

این هم در صورت قابل تحمیل است اگر اثباتیکه نسبت به آن به فقره (۴) ماده (۳) تذکر رفته اراءه شده نتواند .

هر کشور متعاہد این حق را صرف بعد از مشاوره که را جع به آن در ماده (۱۳) تا مین شده اجراء کند مگر در صورتیکه يك تعویق عاجل عملیات و یا تحمیل شرایطی لزوم دیده شود تا از تخلفات اضافی قوانین یا مقررات جلوگیری بعمل آید .

۲ — هر يك کشور متعاہد این حق را دارا می باشد که در اثر اطلاعیه کتبی به کشور متعاہد مقابل خویش يك مؤسسه هواپیمائی معینۀ را به يك مؤسسه هوائی دیگر جانشین سازد مؤسسه هوائی معینۀ جدید دارای عین همان حقوق و تابع همان مقررات می باشد که مؤسسه هوائی معینۀ پیشتر به پیروی از آن مکلف بود .

ماده پنجم

محصولاتی که ذریعۀ هر يك کشور متعاہد در مورد استعمال میدان های طیاره وسائر تسهیلات طیاره يك مؤسسه هوائی معینۀ کشور متعاہد دیگر تحمیل می گردد باید از آنچه طیاره های ملی وی در همجو سرویسهای بین المللی میبرد از بدلتز نباشد .

ماده ششم

هر يك کشور متعاہد برای طیاره مؤسسه هوائی معینۀ کشور متعاہد دیگر که به طور خاص در امور

(4) Each Contracting State may withhold the exercise of the rights provided for in Article 2 of this Agreement from any airline designated by the other Contracting State if such airline is not able to prove upon request that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals or corporations of the other Contracting State or in that State itself.

Article 4

(1) Each Contracting State may revoke, or limit by the imposition of conditions, the authorization granted in accordance with paragraph 2 of Article 3 in the event of failure by a designated airline to comply with the laws and regulations of the Contracting State granting the rights or to comply with the provisions of this Agreement or to fulfil the obligations arising therefrom. This shall also apply if the proof referred to in paragraph 4 of Article 3 is not furnished. Each Contracting State will exercise this right only after consultation as provided for in Article 13, unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

(2) Each Contracting State shall have the right by written communication to the other Contracting State to replace a designated airline by another airline. The newly designated airline shall have the same rights and be subject to the same obligations as the designated airline which it replaces.

Article 5

The charges imposed by either Contracting State for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of a designated airline of the other Contracting State shall not be higher than those paid by its national aircraft engaged in similar international air services.

Article 6

(1) Each Contracting State shall grant relief from taxes, duties and other charges for aircraft of a de-

anderen Vertragsstaates ausschließlich im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, die folgenden Abgabenvergünstigungen:

1. Die von einem bezeichneten Unternehmen des einen Vertragsstaates verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates einfliegen und aus ihm 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.

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 oder

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 Zöllen und sonstigen Abgaben, wenn sie unter Zollüberwachung in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden oder aus dem Hoheitsgebiet dieses anderen Vertragsstaates auf andere Weise wieder ausgeführt werden.

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

3. Luftfahrtbetriebsstoffe, die an Bord der in Nummer 1 genannten Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates eingebracht werden, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben, wenn sie 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 Luftfahrt-

هوایی بین‌المللی یا بندگی دارد قرار ذیل در تادیبه نکس‌ها محصولات گمرکی و سایر محصولات مراعات قایل خواهد شد: —

۱ — طیاره ای که توسط هر یک مؤسسه هوایی معینه یک کشور متعاقد بکار میافتد در حین دخول یا عزیمت و یا پرواز بر فراز خاک کشور متعاقد دیگر و همچنان آلات مربوطه و سامان فالتوی که در طیاره مذکور می‌باشد از محصولات گمرکی و همچنان دیگر محصولاتیکه در موارد توريد و صدور و یا ترازیت اموال اخذ می‌گردد معاف شمرده خواهد شد.

سامان فالتو و آلات: —

الف: — که از طیاره کشیده می‌شود طوری که در قلم اول در فوق تذکر یافته و یا طور دیگر از طیاره در علاقه کشور متعاقد دیگر تحت نگرانی گمرک کشیده و ذخیره شده باشد. یا

ب: — که برای چنین طیاره در خاک کشور متعاقد دیگر تحت نظارت مقامات گمرکی توريد و ذخیره شده باشد.

از تادیبه محصولات گمرکی و سایر محصولات متذکره قلم اول فوق و نیز اگر این‌ها نصب می‌گردند یا به طیاره فوق‌الذکر نقل داده می‌شوند تحت نگرانی گمرک بوده و یا به صورت دیگر دوباره از علاقه کشور متعاقد دیگر صادر می‌گردند معاف می‌باشند.

همین معافی از چنین محصولات و دیگر مصارف برای سامان فالتو و آلاتیکه از ذخایر لازمه مؤسسات هوایی دیگر اخذ و در هواپیما نصب می‌شوند و یا اینکه تحت نگرانی مقامات گمرکی به طیاره متذکره برده می‌شوند رعایت خواهد شد.

۳ — روغنات و مواد سوختیکه در طیاره می‌باشد و به قلم اول فوق از آن تذکر رفته است و به علاقه کشور متعاقد دیگر برده می‌شود از تادیبه محصول گمرکی و دیگر محصولات که در هنگام توريد و صدور و ترازیت اموال اخذ می‌گردد معاف می‌باشد مشروط بر اینکه به طیاره مصرف شوند و این به آن حصه پرواز که در نقاط داخل علاقه کشور متعاقد صورت می‌گیرد تطبیق شده می‌تواند همچنین در حصه مواد سوخت و روغنات که برای مؤسسه هوایی معینه کشور متعاقد

signed airline of the other Contracting State exclusively engaged in international air service as follows:

1. The aircraft operated by any designated airline of one Contracting State and entering into, departing from or flying across the territory of the other Contracting State, as well as the regular equipment and spare parts on board such aircraft shall be exempt from customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation or transit of goods.

2. Spare parts and articles of equipment which are

a) removed from the aircraft referred to in item 1 above or otherwise taken from board and stored within the territory of the other Contracting State under customs supervision, or

b) imported for such aircraft into, and stored in, the territory of the other Contracting State under customs supervision,

shall be exempt from the duties and other charges mentioned in item 1 above, if they either are installed in or otherwise taken aboard the said aircraft under customs supervision, or are otherwise exported again from the territory of the other Contracting State.

The same exemption from such duties and other charges shall be granted for spare parts and articles of equipment taken from appropriate stores of other airlines and installed in or otherwise taken aboard the said aircraft under customs supervision.

3. Fuel and lubricants on board the aircraft referred to in item 1 above and introduced into the territory of the other Contracting State shall be free of customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation and transit of goods, if they are used on board the aircraft, and this applies also on that part of any flight which takes place between points in the territory of that Contracting State. This shall likewise apply to fuel and

betriebsstoffe, die zur Versorgung dieser Luftfahrzeuge für Rechnung eines von einem Vertragsstaat bezeichneten Unternehmens in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden. Für Luftfahrtbetriebsstoffe, die unter Zollüberwachung im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates an Bord der Flugzeuge eines bezeichneten Unternehmens genommen werden und im internationalen Fluglinienverkehr Verwendung finden, werden weder die genannten Abgaben erhoben noch etwaige besondere Verbrauchsabgaben, 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 die 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, soweit die Luftfahrzeuge bei Zwischenlandungen ständig zollamtlich überwacht werden können.

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

(3) Werden die in diesem Artikel genannten Waren zu anderen als in diesem Artikel festgelegten Zwecken verwendet, unterliegen sie den nationalen Zoll- und sonstigen Abgabenvorschriften des betreffenden Vertragsstaates.

Artikel 7

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

(2) Bei dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz (2) festgelegten Linien hat ein bezeichnetes Unternehmen eines Vertragsstaates auf die Interessen

تورید می شود و در علاقه کشور متعاقد دیگر تحت نظارت گمرکی به منظور تهیه برای طیاره مربوطه ذخیره می گردد معاف می باشد مواد سوخت و روغنیات برداشته شده ذریعه طیاره متعلقه مؤسسه هوائی معینه که تحت نظارت مقامات گمرکی در خاک کشور متعاقد دیگر برده شده و در طیاره خدمات هوائی بین المللی از آن استفاده می شود تابع مقررات محصول گمرکی و سایر محصولات فوق الذکر نبوده و نه تابع محصولات مخصوصه استهلاکه که در مورد مواد سوخت و روغنیات در آن کشور متعاقد قابل تطبیق می باشد خواهد بود.

خوراک و چیزهایی که در قلم اول در فوق تذکر یافته و برای مسافرین و عمل می باشد در خاک متعاقد دیگر برای استهلاک فوری در طیاره از محصولات گمرکی و سایر محصولات که در مورد تورید و صدور و ترازیت اموال اخذ می گردد معاف می باشد به شرطیکه این نوع طیاره در فرود آمدن های در میانی تحت نظارت دائمی مقامات گمرکی واقع شده باشد.

۲ — تا جائیکه کدام محصول گمرکی یا سایر محصولاتیکه بالای اموال فقره مذکور فوق تحمیل نمیشود این چنین اموال تابع کدام امتناع اقتصادی وجوگیری از تورید و صدور و ترازیت که به صورت دیگر قابل تحمیل است نمی باشد.

۳ — اگر اموال مذکوره این ماده برای مقاصد دیگر غیر از آنچه درین ماده تعیین شده استعمال شود تابع قوانین ملی محصول گمرکی و سایر محصولات کشور متعاقد موبوطه خواهد بود.

ماده هفتم

۱ — بایدشانس صحیح و مساوی برای مؤسسه های هوائی معینه هر یک از کشور های متعاقد میسر گردد تا هر یک خط مشخصه مطابق فقره (۲) ماده (۲) این موافقتنامه عملیات نماید.

۲ — در عملیات خدمات هوائی بین المللی در خطوط معینه طبق فقره (۲) ماده (۲) این موافقتنامه یک مؤسسه هوائی یک کشور متعاقد مفاد مؤسسه هوائی

lubricants which for the account of an airline designated by a Contracting State are imported into and stored in the territory of the other Contracting State under customs supervision for the purpose of supplying such aircraft. Fuel and lubricants taken on by aircraft belonging to a designated airline under customs supervision in the territory of the other Contracting State and used in international air service shall not be subject to the aforementioned duties and other charges, nor to any special consumption charges that may be applicable to fuel and lubricants in that Contracting State.

4. Food and stimulants introduced aboard the aircraft mentioned in item 1 above and intended for consumption by passengers and crew members may be issued in the territory of the other Contracting State for immediate consumption aboard free of customs duties and other charges levied on the occasion of the importation, exportation, and transit of goods, provided such aircraft can be continuously supervised by customs authorities at intermediate landings.

(2) Insofar as no duties or other charges are imposed on goods enumerated in the foregoing paragraph, such goods shall not be subject to any economic prohibition and restriction on importation, exportation and transit that may otherwise be applicable.

(3) If goods mentioned in this Article are used for purposes other than those specified in this Article, they shall be subject to the national legislation on customs duties and charges of the Contracting State concerned.

Article 7

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

(2) In the operation of international air services on the routes specified in accordance with paragraph 2 of Article 2 of this Agreement, a designated airline of a Contracting State

eines bezeichneten Unternehmens des anderen Vertragsstaates Rücksicht zu nehmen, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien von diesem Unternehmen betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz (2) festgelegten Linien soll vor allem dazu dienen, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet des Vertragsstaates entspricht, der das Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieses Unternehmens, Beförderungen zwischen den nach Artikel 2 Absatz (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 durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs,
- c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebes des Durchgangs-Fluglinienverkehrs.

Artikel 8

(1) Die bezeichneten Unternehmen teilen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsstaaten spätestens einen Monat vor Beginn des Betriebes auf den nach Artikel 2 Absatz (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 Absatz (2) festgelegten Linien von einem bezeichneten Unternehmen des erstgenannten Vertragsstaates bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen haben alle Angaben zu enthalten, die zur

معینه کشور طرف مقابل را در نظر بگیرد تا اینکه به صورت غیرمناسب خدمات هوائی که مؤسسه هوائی اخیرالذکر به همان خطوط یا حصه آن تهیه می کند متأثر نشود.

۳ — خدمات هوائی بین المللی بهر یکی از خطوط مشخصه مطابق به فقره (۲) ماده (۲) موافقتنامه هذا باید بحيث هدف ابتدائی شرایط ظرفیت مکفی را به مقتضیات ترافیک قابل پیش بینی به خاک و از خاک دولت متعاقد یکه مؤسسه هوائی را تعیین نموده در نظر داشته باشد.

حق این مؤسسه هوائی برای حمل ترافیک فیما بین نقاط يك خط مشخصه که در خاک کشور متعاقد دیگر واقع اند و نقاط در ممالک سومی مطابق فقره (۲) ماده این قرارداد بانترست توسعه منظم حمل و نقل فضائی بین المللی طوری تعمیم خواهد شد که ظرفیت آن مربوط به شرایط آتی باشد: —

الف: — ایجابات ترافیکی به خاک کشور متعاهدیکه مؤسسه هوائی را تعیین نموده و از خاک مذکور.

ب: — با احتیاجات موجوده ترافیکی مناطقی که از آن خدمات هوائی می گذرد با در نظر داشتن خدمات محلی و منطقه ای.

ج: — به مقتضیات عملیات اقتصادی خدمات هوائی ذریعه ترافیک.

ماده هشتم

۱ — مؤسسه های هوائی معینه باید به مقامات ذیصلاحیت هوائی کشورهای متعاهدین طرفین اقلأ يك ماه قبل از افتتاح خدمات هوائی روی خطوط نوع معینه مطابق به فقره (۲) ماده (۲) این موافقتنامه سرویس انواع طیاراتی که به کار انداخته می شوند و پروگرام پرواز را اطلاع بدهد و این چیز در تغییرات مابعد نیز باید مراعات گردد.

۲ — مقامات ذیصلاحیت هوائی یکی از کشورهای متعاقد باید به مقام ذیصلاحیت هوائی کشور متعاقد دیگر هنگام درخواست شان چنین احصائیه های معیاری و یا دیگر صورت حسابات احصائیوی مؤسسات هوائی معینه را که مقتضی و مناسب دیده شود جهت تجدید نظر در ظرفیت تأمین شده از طرف هر يك مؤسسه هوائی کشور متعاقد اولی بر خطوط هوائی مشخصه مطابق به فقره (۲) ماده (۲) موافقتنامه هذا تهیه کند چنین

shall take account of the interests of a designated airline of the other Contracting State so as not to affect unduly the air service which the latter airline provides on the same routes or parts of them.

(3) The international air services on any of the routes specified in accordance with paragraph 2 of Article 2 of this Agreement shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to the foreseeable traffic demands to and from the territory of the Contracting State designating the airline. The right of this airline to carry traffic between points of a route specified in accordance with paragraph 2 of Article 2 of this Agreement which are located in the territory of the other Contracting State, and points in third countries shall be exercised, in the interests of an orderly development of international air transport, in such a way that capacity is related to:

- a) the traffic demand to and from the territory of the Contracting State designating the airline;
- b) the traffic demand existing in the areas through which the air services pass, taking account of local and regional services;
- c) the requirements of an economical operation of air service through traffic.

Article 8

(1) The designated airlines shall communicate to the aeronautical authorities of both Contracting States not later than one month prior to the inauguration of services on the routes specified in accordance with paragraph 2 of Article 2 of this Agreement the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. This shall likewise apply to later changes.

(2) The aeronautical authorities of one Contracting State shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting State at their request such periodic or other statements of statistics of the designated airlines as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by any designated airline of the first Contracting State on the routes specified in accordance with paragraph 2 of Article 2 of this Agreement. Such statements shall include all information

Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

صورت حسابات متضمن کلیه معلومات ضروری جهت تعیین اندازه ترافیک اجراء شده و مبداء و مرجع این ترافیک خواهد بود.

required to determine the amount of traffic carried and the origins and destinations of such traffic.

Artikel 9

(1) Die Tarife, die auf den nach Artikel 2 Absatz (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 nach einer Beratung mit den Luftverkehrsunternehmen dritter Staaten, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, wenn möglich eine unmittelbare Vereinbarung miteinander treffen.

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

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

(5) Kommt zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten ein Einvernehmen 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 hat, das Recht, von dem anderen Vertragsstaat die Auf-

ماده نهم

۱ — اندازه کرایه که از مسافری و اموال برای راههای مشخصه مطابق به فقره (۲) ماده (۲) موافقتنامه هذا اخذ می گردد باید از نگاه همه عوامل مانند مصارف عملیات مفاد مناسب خصوصیات راههای مختلف و اندازه کرایه ای که از طرف مؤسسات هوایی دیگر که بروی همین راه یا حصه آن پرواز می کنند تعیین گردد. در تعیین چنین نرخها شرایط فقرات ذیل باید مراعات گردد.

۲ — برای هر یک راه نرخ ها در صورت امکان باید به موافقه مؤسسات هوایی مربوطه تعیین گردد. جهت این مقصد مؤسسات هوایی معینه باید به چنین فیصله ها که مطابق لوائح و مقررات کنفرانس ترافیکی اتحادیه نقلیاتی هوایی بین المللی (IATA) قابل تحمیل و یا در صورت امکان در بین خود ها بعد از مشوره با مؤسسات هوایی ممالک ثالث که به روی همان خطوط و یا پاره آن عملیات را می نمایند مستقیماً موافقه کنند.

۳ — هر نرخیکه بدین ترتیب مورد موافقه قرار گرفته اقل از یک ماه قبل از تاریخ مجوز روی کار آمدن آن جهت منظوری مقامات ذیصلاح هوایی هر دو کشور متعاقد تقدیم گردد. این مدت در موارد خصوصی تقلیل یافته می تواند به شرط اینکه مقامات آمره هوایی به چنین کاری موافقه نمایند.

۴ — در صورتیکه مؤسسات هوایی معینه مطابق به فقره (۲) فوق الذکر به موافقه نرسند و یا اگر یکی از کشورهای متعاقد نیز نرخهای که مطابق به فقره (۲) فوق الذکر که جهت منظوری بوی عرضه شده موافقه نکند مقامات هوایی صلاحیتدار هر دو کشور متعاقد باید با هم آهنگی مشترکه نرخ ها را برای آن راه هائیکه یا حصه از آن که روی آنها موافقه نشده باشد تعیین کنند.

۵ — اگر کدام هم آهنگی که از آن در فقره (۴) یاد دهانی شده بین مقامات ذیصلاح معینه هوایی کشورهای متعاقدین صورت نگرد شرایط ماده (۱۴) این موافقتنامه تطبیق خواهد شد کشور متعاقدیکه عدم موافقه خود را با نرخها ابراز نماید الی زمانیکه یک مجلس حکمیت

Article 9

(1) Rates to be charged for passengers and freight on the routes specified in accordance with paragraph 2 of Article 2 of this Agreement shall be fixed by taking into account all factors, such as cost of operation, reasonable profit, the characteristics of the various routes and the rates charged by any other airlines which operate over the same routes or parts thereof. In fixing such rates, the provisions of the following paragraphs should be observed.

(2) The rates shall, if possible, be fixed for each route by agreement between the designated airlines concerned. For this purpose the designated airlines should abide by such decisions as are applicable under the traffic conference procedures of the International Air Transport Association (IATA), or should, if possible, agree directly between themselves after consulting with airlines of third countries which operate over the same routes or parts thereof.

(3) Any rate so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting States at least one month prior to the proposed date of their introduction. This period may be reduced in special cases if the aeronautical authorities so agree.

(4) If no agreement has been reached between the designated airlines in accordance with paragraph 2 above, or if one of the Contracting States does not agree to the rates submitted for its approval in accordance with paragraph 3 above, the aeronautical authorities of the two Contracting States should by common accord fix the rates for those routes or parts thereof on which no agreement was reached.

(5) If no accord as envisaged in paragraph 4 above is reached between the aeronautical authorities of the two Contracting States, the provisions of Article 14 of this Agreement shall apply. Until such time as an arbitral award is rendered, the Contracting State which has expressed disagreement with the rates shall be entitled to re-

rechterhaltung der vorher in Kraft befindlichen Tarife zu verlangen.

Artikel 10

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

Artikel 11

Jedes bezeichnete Unternehmen eines Vertragsstaates 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 der Errichtung 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 12

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

Artikel 13

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans kann ein Vertragsstaat jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gleiche gilt für die Erörterung der Auslegung und Anwendung des Abkommens, wenn ein Meinungsaustausch nach Artikel 12 nach Ansicht eines Vertragsstaates ohne Erfolg geblieben ist. Die Konsultation beginnt binnen sechzig Tagen nach Eingang des Antrags.

دایر گردد مستحق خواهد بود که از کشور متعاقد دیگر مرعی الاجراء بودن نرخ های سابقه را مطالبه نماید.

ماده دهم

اگر يك کنوانسیون (ميثاق) عمومی چندین جانبه حل و نقل هوایی که از طرف کشورهای متعاقد منظور گردیده مرعی الاجراء می گردد مواد چندین جانبه مذکور نافذ خواهد بود. هر يك مذاکره ای که راجع به تعیین اندازه ای که در اثر آن موافقتنامه موجوده فسخ تعدیل و یا بر آن مواد معاهده چندین جانبه افزود شود باید مطابق به ماده (۱۳) موافقتنامه موجوده تعمیل گردد.

ماده یازدهم

هر يك مؤسسه هوایی کشور متعاقد می تواند مستخدمین (پرسونل) خویش را استخدام کرده و در امور مربوطه میدان های هوایی و در شهرهای کشور متعاقد دیگر که در آنجا بنحوا هد نمایندگی داشته باشد به کار بیاندازد اگر مؤسسه هوایی دفتر خود را در میدان های هوایی کشور متعاقد دیگر افتتاح نمی کند باید دانست که این چنین کار را تا اندازه ممکن به ذریعه پرسونل يك میدان هوایی یا يك مؤسسه هوایی معرفی شده کشور متعاقد دیگر انجام می دهد.

ماده دوازدهم

تبادل افکار هنگام ضرورت بین مقامات ذیصلاحیت هوایی دو کشور متعاقد به غرض وصول جهت همکاری نزدیک به موافقه در کلیه معاملات مربوط به تطبیق و تفسیر این موافقتنامه صورت خواهد گرفت.

ماده سیزدهم

در خواست مشوره به هر زمان از طرف هر يك از کشورهای متعاقد به منظور مذاکره در حصه تعدیلات موافقتنامه موجوده یا پروگرام راهها به عمل آمده میتواند و اگر یکی از کشورهای متعاقد تلقی نماید که تبادل نظریات به داخل چوکات ماده (۱۲) راجع به تطبیق و تفسیر موافقتنامه حاضره فیروزی بار نیاروده است. برای چنین مشوره درخواست کرده می تواند چنین مشوره باید در دوران (۶۰) روز بعد از وصول رسید درخواست صورت بپذیرد.

quire the other Contracting State to maintain the rates previously in effect.

Article 10

If a general multilateral air transport convention accepted by both Contracting States enters into force, the provisions of the multilateral convention shall prevail. Any discussion with a view to determining the extent to which the present Agreement is revoked, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention, shall take place in accordance with Article 13 of the present Agreement.

Article 11

Each airline designated by either Contracting State may maintain and employ its own personnel for its business transactions at airports of the other Contracting State and in the cities of the other Contracting State where it intends to maintain an agency. If a designated airline does not establish its own organization at airports of the other Contracting State, it is understood that it should have such work performed, as far as possible, by the personnel of an airport or of a designated airline of the other Contracting State.

Article 12

Exchange of views shall take place as needed between the aeronautical authorities of the two Contracting States in order to achieve close cooperation and agreement in all matters pertaining to the application and interpretation of this Agreement.

Article 13

Consultation may be requested at any time by either Contracting State for the purpose of discussing amendments to the present Agreement or the Route Schedule. The same applies to discussions concerning the interpretation and application of the present Agreement if either Contracting State considers that an exchange of views within the meaning of Article 12 has been without success. Such consultation shall begin within sixty days from the date of receipt of the request.

Artikel 14

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens nicht nach Artikel 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 ein Mitglied bestellt und diese sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen. Werden die Mitglieder nicht innerhalb von zwei Monaten, der Obmann nicht innerhalb von drei Monaten bestellt, nachdem ein Vertragsstaat den Antrag auf Einberufung eines Schiedsgerichts gestellt hat, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jeder Vertragsstaat den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Für den Fall, daß der Präsident die Staatsangehörigkeit eines der beiden Vertragsstaaten besitzt oder aus anderem Grunde verhindert ist, nimmt sein Stellvertreter im Amt die erforderlichen Ernennungen vor.

(3) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Die Entscheidungen sind bindend. Jeder Vertragsstaat trägt die Kosten seines Mitgliedes. Die übrigen Kosten werden von beiden Vertragsstaaten zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel 15

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

Artikel 16

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifizierung. Die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich in Kabul ausgetauscht.

(2) Das Abkommen tritt einen Monat nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

ماده چهاردهم

۱ — اگر کدام عدم موافقه و اختلاف از تفسیر و تطبیق موافقتنامه موجوده بروز می کند که مطابق به ماده (۱۳) این موافقتنامه حل و فصل شده نمی تواند این موضوع به یک محکمه حکمت در اثر درخواستی هریک از کشورهای متعاقد رجعت داده شود.

۲ — این گونه محکمه حکمت در کلیه دعاوی مربوط باید از یک یک عضو که از طرف هریک دولت متعاقد تعیین می شود تشکیل خواهد شد این دو نفر عضو بعد از آن به انتخاب یک نفر عضو سومی از یک کشور ثالث بجهت رئیس محکمه موافقه خواهد کرد اگر اعضای متذکره در دوران (۲) ماه و ریس در (۳) ماه از تاریخ عرضه نوبت یکی از کشورهای متعاقد حاوی درخواستی دایر کردن محکمه حکمت تعیین نمی شوند هریک از کشورهای متعاقد در صورت عدم وصول کدام موافقه ریس شوری سازمان هواپیمائی بین المللی را دعوت بدهد تا انتخابات لازمه را به عمل آورد. در حالیکه رئیس یکی از اتباع کشورهای متعاقد می باشد و یا به سببی این وظیفه را اجراء کرده نمی تواند معاون مشارلیه انتخابات لازمه را سر دست بگیرد.

۳ — تصمیمات محکمه حکمت باید مقرون به اکثریت آراء باشد و چنین تصمیمات باید متافذ باشد هریک از کشورهای متعاقدین باید مصارف عضو خویش را بپردازد بقیه مصارف باید به صورت مساویانه در بین طرفین پرداخته شود. در کلیه سائر جنبه های مربوطه محکمه حکمت باید طرز العمل های خود را معین نماید.

ماده پانزدهم

از موافقتنامه موجوده هر نوع تعدیلات مربوط به آن و هریک نوبتهای متبادله باید به قرار فقره (۲) ماده (۲) جهت ثبت به مؤسسه هوائی ملکی بین المللی خبر داده شود.

ماده شانزدهم

۱ — چنانکه موافقتنامه موجوده به تصویب می رسد اسناد مصوبه آن باید بسرعت ممکنه در کابل مبادله گردد.

۲ — موافقتنامه موجوده باید بعد از یک ماه از تاریخ مبادله اسناد مصوبه مرعی الاجراء قرار داده شود.

Article 14

(1) To the extent to which any disagreement arising out of the interpretation or application of the present Agreement cannot be settled in accordance with Article 13 of this Agreement, it shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of either Contracting State.

(2) Such arbitral tribunal shall be composed in each individual case of one member to be designated by each Contracting State; these two members shall then agree upon the choice of a national of a third State as their chairman. If the members have not been designated within two months, and the chairman within three months of the date of delivery by either Contracting State of notice requesting arbitration, either of the Contracting States may, in the absence of any other form of agreement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointments. Where the President possesses the nationality of one of the two Contracting States or is otherwise prevented from carrying out this function, his deputy in office shall make the necessary appointments.

(3) The arbitral tribunal shall reach its decisions by majority of vote. Such decisions shall be binding. Each of the Contracting States shall bear the expense of its own member. The remaining expenses shall be borne in equal parts by each of the Contracting States. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Article 15

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

Article 16

(1) The present Agreement shall be ratified. The instruments of ratification shall be exchanged as soon as possible at Kabul.

(2) The present Agreement shall enter into force one month after the exchange of the instruments of ratification.

(3) Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen jederzeit kündigen. Das Abkommen tritt ein Jahr nach Eingang der Kündigung bei dem anderen Vertragsstaat außer Kraft.

GESCHEHEN zu Bonn am 22. Juli 1959 in zwei Urschriften, jede in deutscher, persischer und englischer Sprache. Bei Meinungsverschiedenheiten über die Anwendung und Auslegung dieses Abkommens ist der englische Wortlaut maßgebend.

Für die Bundesrepublik Deutschland:
von Merkatz

Für das Königreich Afghanistan:
Gholam Farug k

۳ — هر يك کشور های متعاہد ہر وقت ی تواند نسبت بہ خاتمہ دادن قرارداد ہذا اطلاع بدهد این قرارداد يك سال بعد از وصول چنین نوتہ کہ از طرف کشور متعاہد دیگر واصل می شود خاتمہ می یابد .

این موافقتنامہ بتاریخ بیست و دوم جولائی ۱۹۵۹ مطابق ۲۸ سرطان ۱۳۳۸ در دہ دستخہ های فارسی جرمنی و انگلیسی در بن ترتیب یافتہ است در صورت اختلاف نظر مربوط بکار بردن و تفسیر مواد قرارداد نسخہ انگلیسی آن نافذ خواہد بود .

Gholam Farug k
از طرف حکومت پادشاهی افغانستان

von Merkatz
از طرف جمهوریت فیدرالی آلمان

(3) Each Contracting State may at any time give notice of termination of the present Agreement. This Agreement shall terminate one year after the date of the receipt of such notice by the other Contracting State.

DONE at Bonn this 22nd day of July 1959 in duplicate in the German, Persian, and English languages. In case of differences of opinion concerning the application and the interpretation of the provisions of this Agreement, the English text shall prevail.

For the Federal Republic of Germany:
von Merkatz

For the Kingdom of Afghanistan:
Gholam Farug k

**Gesetz zu dem Abkommen vom 4. September 1959
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Kanada
über den Luftverkehr**

Vom 22. Dezember 1960

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

Artikel 1

Dem in Ottawa am 4. September 1959 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Kanada über den Luftverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

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

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

Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet.

Bonn, den 22. Dezember 1960

Der Bundespräsident
Lübke

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers
Ludwig Erhard

Der Bundesminister für Verkehr
Seebohm

Für den Bundesminister des Auswärtigen
Der Bundesminister für Angelegenheiten
des Bundesrates und der Länder
von Merkatz

Abkommen
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und Kanada
über den Luftverkehr

Air Transport Agreement
between the Federal Republic of Germany
and Canada

DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
und
KANADA,

ALS VERTRAGSTAATEN des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 und

IN DEM WUNSCH, ein Abkommen zur Einrichtung eines Fluglinienverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen,

HABEN FOLGENDES VEREINBART:

Artikel I

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

- (a) „Luftfahrtbehörden“, in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr, in bezug auf Kanada den Minister für Verkehr, das Luftverkehrsamt oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;
- (b) „Bezeichnetes Unternehmen“, ein Luftverkehrsunternehmen, das ein Vertragsstaat dem anderen Vertragsstaat nach Artikel III schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das den internationalen Fluglinienverkehr auf den nach Artikel II Absatz 2 festgelegten Fluglinien betreiben soll.

2. Die Begriffe „Hoheitsgebiet“, „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“ und „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ haben für die Anwendung dieses Abkommens die in Artikel 2 und 96 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 in der jeweils letztgültigen Fassung festgelegte Bedeutung.

Artikel II

1. Jeder Vertragsstaat gewährt dem anderen Vertragsstaat zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien

das Recht, sein Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen,

das Recht, in seinem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen,

und das Recht, an den Punkten in seinem Hoheitsgebiet, die in den festgelegten Linien aufgeführt sind, zu landen, um Fluggäste, Post und/oder Fracht gewerblich aufzunehmen, abzusetzen und im Transitverkehr auf dem gleichen Flug zu befördern.

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.

THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY
and
CANADA,

BEING PARTIES to the Convention on International Civil Aviation of December 7, 1944, and

DESIRING to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article I

1. For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

- (a) the term "aeronautical authorities" shall mean in the case of Canada, the Minister of Transport, the Air Transport Board; in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Minister of Transport; or in both cases any other person or agency authorized to perform the functions exercised by the said authorities;
- (b) the term "designated airline" shall mean an airline that one Contracting State has designated in writing to the other Contracting State in accordance with Article III as being the airline which is to operate the international air service on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article II.

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

Article II

1. Each Contracting State grants to the other Contracting State for the purpose of operating international air services by designated airlines over the routes specified in accordance with paragraph (2) of this Article:

the right to fly across its territory without landing;

the right to land in its territory for non-traffic purposes,

and the right to land in its territory at the points named on the routes specified in order to take on or discharge passengers, mail and/or cargo on a commercial basis, including the carriage of in-transit traffic on the same flight.

2. The routes over which the designated airlines of the two Contracting States will be authorized to operate international air services shall be specified in a Route Schedule to be agreed upon in an exchange of notes.

Artikel III

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

- (a) der Vertragsstaat, dem die in Artikel II Absatz 1 genannten Rechte gewährt sind, ein oder mehrere 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 dieses Artikels und der Bestimmungen des Artikels IX die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs unverzüglich 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 kann einem bezeichneten Unternehmen des anderen Vertragsstaates die Ausübung der in Artikel II gewährten Rechte verweigern, wenn das Unternehmen nicht in der Lage ist, auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften des anderen Vertragsstaates oder diesem selbst zustehen.

Artikel IV

1. Jeder Vertragsstaat kann die nach Artikel III Absatz 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 III Absatz 4 nicht erbracht wird. Von diesem Recht wird jeder Vertragsstaat nur nach einer Konsultation nach Artikel XIII 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 ein bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes 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 V

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 in ähnlichem internationalem Fluglinienverkehr erhoben werden.

Artikel VI

Die Vertragsstaaten gewähren hinsichtlich der Luftfahrzeuge, die von einem bezeichneten Unternehmen des anderen Vertragsstaates ausschließlich im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, die folgenden Abgabenvergünstigungen:

Article III

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

- (a) the Contracting State to whom the rights specified in paragraph (1) of Article II are granted, has designated in writing an airline or airlines, and
- (b) the Contracting State granting these rights has authorized the designated airline or airlines to inaugurate the air services.

2. The Contracting State granting these rights shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article and subject to the provisions of Article IX grant without delay the said authorization to operate the international air service.

3. Each Contracting State may require an airline designated by the other Contracting State to satisfy it that it is qualified to meet the requirements prescribed under the laws and regulations of the first Contracting State governing the operation of international air traffic.

4. Each Contracting State may withhold the exercise of the rights provided for in Article II from any airline designated by the other Contracting State if such airline is not able to prove upon request that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals or corporations of the other Contracting State or in that State itself.

Article IV

1. Each Contracting State may revoke, or limit by the imposition of conditions, the authorization granted in accordance with paragraph (2) of Article III in the event of failure by a designated airline to comply with the laws and regulations of the Contracting State granting the rights, or to comply with the provisions of this Agreement, or to fulfil the obligations arising therefrom. This shall also apply if the proof referred to in paragraph (4) of Article III is not furnished. Each Contracting State will exercise this right only after consultation as provided for in Article XIII, unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

2. Each Contracting State shall have the right by written communication to the other Contracting State to replace a designated airline by another airline. The newly designated airline shall have the same privileges and be subject to the same obligations as the designated airline which it replaces.

Article V

The charges imposed by either Contracting State for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of a designated airline of the other Contracting State shall not be higher than those paid by its national aircraft engaged in similar international air services.

Article VI

Each Contracting State shall grant relief from taxes, duties and other charges for aircraft of a designated airline of the other Contracting State exclusively engaged in international air service as follows:

1. Die von einem bezeichneten Unternehmen des einen Vertragsstaates verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates einfliegen und aus ihm 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.
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 oder
 - (b) für diese Luftfahrzeuge in das Gebiet 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 Gebiet dieses Vertragsstaates auf andere Weise wieder ausgeführt werden.
 Die gleiche Abgabenbefreiung wird für solche Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände gewährt, die unter Zollüberwachung aus entsprechenden Lagern anderer Luftfahrtunternehmen entnommen und in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden.
3. Luftfahrtbetriebsstoffe, die an Bord der in Nummer 1 genannten Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates eingebracht werden, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben, wenn sie an Bord dieser Luftfahrzeuge verbraucht werden, und zwar auch auf dem Teil der Flüge, der zwischen Orten im Hoheitsgebiet dieses Vertragsstaates stattfindet. Für Luftfahrtbetriebsstoffe, die unter Zollüberwachung im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates an Bord der Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens genommen werden und im internationalen Fluglinienverkehr Verwendung finden, werden die genannten oder andere Abgaben entweder nicht erhoben oder vergütet.
4. Die an Bord der in Nummer 1 genannten Luftfahrzeuge eingebrachten Bordvorräte, die zum Verbrauch durch die 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, soweit die Luftfahrzeuge bei Zwischenlandungen ständig zollamtlich überwacht werden können.

Artikel VII

1. Den bezeichneten Unternehmen beider Vertragsstaaten ist in billiger und gleicher Weise Gelegenheit zu geben, den Betrieb auf den nach Artikel II Absatz 2 festgelegten Linien zwischen ihren Hoheitsgebieten durchzuführen.
2. Bei dem Betrieb dieser Linien haben die bezeichneten Unternehmen jedes Vertragsstaates auf die Interessen der Unternehmen des anderen Vertragsstaates Rücksicht zu nehmen, um den Linienverkehr, den die letztgenannten Unternehmen ganz oder teilweise auf den gleichen Strecken durchführen, nicht ungebührlich zu beeinträchtigen.

1. The aircraft operated by any designated airline of one Contracting State and entering into, departing from or flying across the territory of the other Contracting State, as well as the regular equipment and spare parts on board such aircraft shall be exempt from customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation or transit of goods.
2. Spare parts and articles of equipment which are
 - (a) removed from or taken off the aircraft referred to in item 1 above and stored within the territory of the other Contracting State under customs supervision, or
 - (b) imported for such aircraft into, and stored in, the territory of the other Contracting State under customs supervision,
 shall be exempt from the duties and other charges mentioned in item 1 above, if they either are installed in or otherwise taken aboard the said aircraft under customs supervision, or are otherwise exported again from the territory of the other Contracting State.
 The same exemption from such duties and other charges shall be granted for spare parts and articles of equipment taken from appropriate stores of other airlines and installed in or otherwise taken aboard the said aircraft under customs supervision.
3. Fuel and lubricants on board the aircraft referred to in item 1 above and introduced into the territory of the other Contracting State shall be free of customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation and transit of goods, if they are used on board the aircraft, and this applies also on that part of any flight which takes place between points in the territory of that Contracting State. Fuel and lubricants taken on by aircraft belonging to a designated airline under customs supervision in the territory of the other Contracting State and used in international air service shall be exempt from, or shall be subject to remission or refund of, the afore-mentioned duties and other charges
4. Aircraft stores introduced aboard the aircraft mentioned in item 1 above and intended for consumption by passengers and crew members may be issued in the territory of the other Contracting State for immediate consumption aboard free of customs duties and other charges levied on the occasion of the importation, exportation and transit of goods, provided such aircraft can be continuously supervised by customs authorities at intermediate landings.

Article VII

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting States to operate international air services on the specified routes between their respective territories, in accordance with paragraph (2) of Article II
2. In operating these services, the designated airlines of each Contracting State shall take into account the interests of the airlines of the other Contracting State so as not to affect unduly the air services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

3. Das von den bezeichneten Unternehmen beider Vertragstaaten auf einer festgelegten Linie insgesamt bereitgestellte Beförderungsangebot ist zu dem Beförderungsbedarf auf dieser Linie in angemessenem Verhältnis zu halten.

4. In Anwendung der in den Absätzen 1 bis 3 aufgeführten Grundsätze

- (a) ist der Hauptzweck des Linienverkehrs eines bezeichneten Unternehmens die Bereitstellung eines Beförderungsangebots, das bei Zugrundelegung eines angemessenen Ladefaktors ausreicht, den laufenden und normalerweise voraussehbaren Beförderungsbedarf dieses Unternehmens für denjenigen Verkehr zu decken, dessen Herkunfts- oder Bestimmungsorte im Hoheitsgebiet des Vertragstaates liegen, der das Unternehmen bezeichnet hat;
- (b) kann das nach Buchstabe (a) bereitgestellte Beförderungsangebot um ein zusätzliches Angebot vermehrt werden, das ausreicht, um den internationalen Luftverkehr zu bewältigen, dessen Herkunfts- oder Bestimmungsorte Punkte der festgelegten Linien in Hoheitsgebieten von Staaten außerhalb des Staates sind, der dieses Unternehmen bezeichnet hat. Dieses zusätzliche Angebot hat in Beziehung zu stehen zu der Verkehrsnachfrage in den Gebieten, auf die sich der Betrieb des bezeichneten Unternehmens erstreckt, und zwar nach Berücksichtigung des von Unternehmen des anderen Vertragstaates und der oben erwähnten Staaten eingerichteten Fluglinienverkehrs, soweit sie einen internationalen Luftverkehr betreiben, dessen Herkunfts- oder Bestimmungsorte in ihren Hoheitsgebieten liegen.

5. Ein bezeichnetes Unternehmen eines Vertragstaates darf den Betrieb auf einem Teil einer festgelegten Fluglinie mittels Änderung des Raumangebotes nicht ohne vorherige Zustimmung der Luftfahrtbehörden des anderen Vertragstaates durchführen.

Artikel VIII

1. Die bezeichneten Unternehmen teilen den Luftfahrtbehörden beider Vertragstaaten rechtzeitig vor Beginn des Betriebes auf den nach Artikel II Absatz 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 Vertragstaates wird der Luftfahrtbehörde des anderen Vertragstaates auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der bezeichneten Unternehmen übermitteln, die billigerweise angefordert werden können, um das auf den nach Artikel II Absatz 2 festgelegten Linien von einem bezeichneten Unternehmen des ersten genannten Vertragstaates 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.

Artikel IX

1. Die Tarife, die auf den nach Artikel II Absatz 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.

3. On any specified route the capacity provided by the designated airlines of one Contracting State together with the capacity provided by the designated airlines of the other Contracting State shall be maintained in reasonable relationship to the requirements for air transport on that route.

4. In the application of the principles stated in the preceding paragraphs of this Article:

- (a) the air services provided by a designated airline shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the current and reasonably expected requirements of that airline for the carriage of traffic originating in or destined for points within the territory of the Contracting State which has designated that airline;
- (b) the capacity provided under sub-paragraph (a) above may be augmented by supplementary capacity adequate for the carriage of international air traffic both originating at and destined for points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline. Such additional capacity shall be related to traffic demands of the areas through which the designated airline operates, after taking account of the air services established by airlines of the other Contracting State and of the States referred to above insofar as they are carrying international air traffic originating in or destined for their territories.

5. A designated airline of one Contracting State shall not operate a service over a section of a specified route by means of a "change of gauge" without the prior approval of the aeronautical authorities of the other Contracting State.

Article VIII

1. The designated airlines shall furnish reasonable notice to the aeronautical authorities of both Contracting States prior to the inauguration of services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article II, the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. This shall likewise apply to later changes.

2. The aeronautical authorities of one Contracting State shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting State at their request such periodic or other statistical data of the designated airlines as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by any designated airline of the first Contracting State on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article II. Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried and the origins and destinations of such traffic.

Article IX

1. Tariffs to be charged for passengers and freight on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article II shall be fixed by taking into account all factors, such as cost of operation, reasonable profit, the characteristics of the various routes and the tariffs charged by any other airlines which operate over the same routes or parts thereof. In fixing such tariffs, the provisions of the following paragraphs should be observed.

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 dreißig Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten der Tarife 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 der beiden Vertragsstaaten 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 XIV 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 X

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 XIII dieses Abkommens statt.

Artikel XI

Jedes bezeichnete Unternehmen eines Vertragsstaates 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 dieser Flughäfen oder eines bezeichneten Unternehmens des anderen Vertragsstaates ausführen lassen.

Artikel XII

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

Artikel XIII

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans kann ein Vertragsstaat jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gleiche gilt für die Erörterung der Auslegung und Anwendung des Abkom-

2. The tariffs shall, if possible, be fixed for each route by agreement between the designated airlines concerned. For this purpose the designated airlines should abide by such decisions as are applicable under the traffic conference procedures of the International Air Transport Association (IATA), or should, if possible, agree directly between themselves after consulting with airlines of third countries which operate over the same routes or parts thereof.

3. Any tariffs so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting States at least thirty days prior to the proposed date of their introduction. This period may be reduced in special cases if the aeronautical authorities so agree.

4. If no agreement has been reached between the designated airlines in accordance with paragraph (2) above, or if one of the Contracting States does not agree to the tariffs submitted for its approval in accordance with paragraph (3) above, the aeronautical authorities of the two Contracting States should by common accord fix the tariffs for those routes or parts thereof on which no agreement was reached.

5. If no accord as envisaged in paragraph (4) above is reached between the aeronautical authorities of the two Contracting States, the provisions of Article XIV shall apply. Until such time as an arbitral award is rendered, the Contracting State which has expressed disagreement with the tariffs shall be entitled to require the other Contracting State to maintain the tariffs previously in effect.

Article X

If a general multilateral air transport convention accepted by both Contracting States enters into force, the provisions of the multilateral convention shall prevail. Any discussions with a view to determining the extent to which the present Agreement is superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention, shall take place in accordance with Article XIII of the present Agreement.

Article XI

Each airline designated by either Contracting State may maintain and employ its own personnel for its business transactions at airports of the other Contracting State and in the cities of the other Contracting State where it intends to maintain an agency. If a designated airline does not establish its own organization at airports of the other Contracting State, it should have such work performed, as far as possible, by the personnel of such airports or of a designated airline of the other Contracting State.

Article XII

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

Article XIII

Consultation may be requested at any time by either Contracting State for the purpose of discussing amendments to the present Agreement or the Route Schedule. The same applies to discussions concerning the inter-

mens, wenn ein Meinungs Austausch nach Artikel XII nach Ansicht eines Vertragsstaates ohne Erfolg geblieben ist. Die Konsultation beginnt innerhalb einer Frist von neunzig Tagen nach Eingang des Antrags.

Artikel XIV

1. Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens nicht nach Artikel XIII 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 ein Mitglied bestellt und diese sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen. Werden die Mitglieder nicht innerhalb von sechzig Tagen, der Obmann nicht innerhalb von neunzig Tagen bestellt, nachdem ein Vertragsstaat seine Absicht, das Schiedsgericht anzurufen, bekanntgegeben hat, kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jeder Vertragsstaat den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Für den Fall, daß der Präsident die Staatsangehörigkeit eines der beiden Vertragsstaaten besitzt oder aus anderem Grunde verhindert ist, soll sein Stellvertreter im Amt die erforderlichen Ernennungen vornehmen.

3. Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Die Entscheidungen sind bindend. Jeder Vertragsstaat trägt die Kosten seines Mitgliedes. Die übrigen Kosten werden von beiden Vertragsstaaten zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel XV

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

Artikel XVI

1. Dieses Abkommen bedarf der Ratifizierung. Die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich in Bonn ausgetauscht.

2. Das Abkommen tritt dreißig Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

3. Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen jederzeit kündigen. Das Abkommen tritt ein Jahr nach Eingang der Kündigung bei dem anderen Vertragsstaat außer Kraft.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu von ihren Regierungen gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten dieses Abkommen unterschrieben und mit ihren Siegeln versehen.

GESCHEHEN zu Ottawa am 4. (vierten) September neunzehnhundertneunundfünfzig in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

pretation and application of the present Agreement if either Contracting State considers that an exchange of views within the meaning of Article XII has been without success. Such consultation shall begin within ninety days from the date of receipt of the request.

Article XIV

1. To the extent to which any disagreement arising out of the interpretation or application of the present Agreement cannot be settled in accordance with Article XIII it shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of either Contracting State.

2. Such arbitral tribunal shall be composed in each individual case of one member to be designated by each Contracting State; these two members shall then agree upon the choice of a national of a third State as their chairman. If the members have not been designated within sixty days and the chairman within ninety days of the date of notification by either Contracting State of intention to request arbitration, either of the Contracting States may, in the absence of any other form of agreement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO) to make the necessary appointments. Where the President is a national of one of the two Contracting States or is otherwise prevented from carrying out this function, his deputy in office shall make the necessary appointments.

3. The arbitral tribunal shall reach its decisions by majority of vote. Such decisions shall be binding. Each of the Contracting States shall bear the expenses of its own member. The remaining expenses shall be borne in equal parts by each of the Contracting States. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Article XV

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

Article XVI

1. The present Agreement shall be ratified. The instruments of ratification shall be exchanged in Bonn as soon as possible.

2. The present Agreement shall come into force thirty days after the instruments of ratification have been exchanged.

3. Each Contracting State may at any time give notice of termination of the present Agreement. This Agreement shall terminate one year after the date of the receipt of such notice by the other Contracting State.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, duly authorized for this purpose by their respective governments, have signed the present Agreement and have affixed thereto their seals.

DONE at Ottawa this 4th day of September, One thousand nine hundred and fifty-nine, in the German and English languages, both texts being equally authentic.

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

Für Kanada:
For Canada:
H. C. Green

**Verordnung
über die Einrichtung und die Führung der Wasserbücher
nach dem Gesetz zur Reinhaltung der Bundeswasserstraßen
(Wasserbuchverordnung — WBVO)**

Vom 18. Dezember 1960

Auf Grund des § 35 Abs. 5 und des § 36 Abs. 1 des Gesetzes zur Reinhaltung der Bundeswasserstraßen (WStrRG) vom 17. August 1960 (Bundesgesetzbl. II S. 2125) wird verordnet:

§ 1

Führung des Wasserbuchs

(1) Die Wasserbuchbehörden führen ein Wasserbuch für jede Bundeswasserstraße, die in ihrem Bereich liegt. Erstreckt sich eine Bundeswasserstraße über die Bereiche mehrerer Wasserbuchbehörden, so führt jede Wasserbuchbehörde ein Wasserbuch für den Teil der Bundeswasserstraße, der in ihrem Bereich liegt.

(2) Das Wasserbuch ist als solches zu kennzeichnen. Aus der Kennzeichnung muß hervorgehen, für welche Bundeswasserstraße oder welchen Teil der Bundeswasserstraße es angelegt ist.

§ 2

Gestaltung des Wasserbuchs

(1) Das Wasserbuch wird als Kartei geführt.

(2) Für jede Benutzung ist eine besondere Karteikarte nach dem aus der Anlage ersichtlichen Muster zu verwenden.

(3) Die Farbe der Karteikarte ist

1. grün bei einer Bewilligung,
2. weiß bei einer Erlaubnis,
3. gelb bei einem alten Recht oder einer alten Befugnis.

(4) Die Karteikarten sind nach Stromkilometern zu ordnen. Ist die Bundeswasserstraße nicht kilometriert, so ist für die Einordnung der Karteikarte jeweils die zeitliche Reihenfolge der ersten Eintragung maßgebend.

(5) Läßt eine Karteikarte für Eintragungen keinen Raum mehr, so ist eine weitere Karte anzulegen. Die Fortführung ist auf beiden Karten zu vermerken.

(6) Jede Karteikarte erhält vor ihrer Einordnung in das Wasserbuch eine laufende Nummer. Unter dieser Nummer ist sie in einem gebundenen Verzeichnis mit einer stichwortartigen Inhaltsangabe der ersten Eintragung nachzuweisen.

§ 3

Schutz des Wasserbuchs

(1) Das Wasserbuch darf nicht aus dem Dienstgebäude der Wasserbuchbehörde entfernt werden. Es ist so aufzubewahren, daß Unbefugte keinen Zutritt haben.

(2) Dem Wasserbuch dürfen Karteikarten nur insoweit entnommen werden, als dies für Eintragungen und zur Einsichtnahme erforderlich ist. Für entnommene Karteikarten sind Fehlkarten einzustellen. Die Karteikarten sind nach Gebrauch unverzüglich wieder einzuordnen.

§ 4

Voraussetzung der Eintragung

(1) Erlaubnisse und Bewilligungen dürfen erst in das Wasserbuch eingetragen werden, wenn sie unanfechtbar sind.

(2) Alte Rechte und alte Befugnisse dürfen in das Wasserbuch nur eingetragen werden, wenn sie glaubhaft gemacht sind; § 294 der Zivilprozeßordnung ist anzuwenden.

(3) Bewirkt ein Verwaltungsakt die Änderung oder das Erlöschen eines eingetragenen Rechts oder einer eingetragenen Befugnis, so ist dies in das Wasserbuch einzutragen, wenn der Verwaltungsakt unanfechtbar ist.

(4) Ist nachgewiesen, daß eine Eintragung im Wasserbuch nicht mit der wirklichen Rechtslage übereinstimmt, so hat die Wasserbuchbehörde die Eintragung zu berichtigen.

§ 5

Form der Eintragung

(1) Eintragungen in das Wasserbuch dürfen nur vorgenommen werden, wenn der von der Wasserbuchbehörde bestimmte Beamte des höheren Dienstes sie unter Angabe des Wortlautes angeordnet hat.

(2) Der Beamte hat die Eintragung unter Angabe von Ort und Datum zu unterzeichnen. Die Eintragung ist durch einen Beamten oder Angestellten der Wasserbuchbehörde gegenzuzeichnen.

(3) Die Eintragungen sollen in Maschinschrift ausgeführt werden.

(4) Im Wasserbuch darf nicht radiert und eine Eintragung nicht unleserlich gemacht werden.

(5) Schreibfehler und ähnliche offenbare Unrichtigkeiten sind durch Ausstreichen zu berichtigen. Ist eine Eintragung versehentlich rot unterstrichen worden (§ 6 Abs. 5), so ist der rote Strich zu beseitigen, indem er mit kleinen schwarzen Strichen durchkreuzt wird. Die Berichtigung ist im Wasserbuch durch einen Vermerk zu bestätigen; Absatz 2 ist entsprechend anzuwenden.

§ 6

Inhalt der Eintragung

- (1) Die Eintragung eines Rechts oder einer Befugnis in das Wasserbuch muß mindestens enthalten
1. den Inhaber des Rechts oder der Befugnis,
 2. die Art der Benutzung,
 3. die Menge des entnommenen Wassers oder des eingeleiteten Abwassers je Zeiteinheit,
 4. den Ort der Benutzung,
 5. die Dauer der Benutzung,
 6. den Hinweis auf den das Recht oder die Befugnis begründenden Verwaltungsakt oder den sonstigen Entstehungsgrund.

Im übrigen kann auf die in den Akten befindlichen Urkunden Bezug genommen werden.

(2) Wird ein eingetragenes Recht oder eine eingetragene Befugnis geändert, so ist der die bisherigen Eintragungen ändernde Wortlaut in das Wasserbuch einzutragen.

(3) Erlischt ein eingetragenes Recht oder eine eingetragene Befugnis, so ist das Erlöschen in das Wasserbuch einzutragen.

(4) Wird einem eingetragenen Recht oder einer eingetragenen Befugnis bei der Wasserbuchbehörde widersprochen, so sind der Widerspruch und der Widersprechende im Wasserbuch zu vermerken.

(5) Eintragungen oder Teile davon, die durch neue Eintragungen geändert werden, sind rot zu unterstreichen. Das gleiche gilt, wenn ein Widerspruchsvermerk gelöscht wird.

§ 7

Mitteilungen

Eintragungen in das Wasserbuch sind dem Inhaber des Rechts oder der Befugnis und demjenigen mitzuteilen, der sie beantragt hat.

§ 8

Einsichtnahme

(1) Die Einsicht in das Wasserbuch ist jedem gestattet, der ein berechtigtes Interesse darlegt. Unter der gleichen Voraussetzung können, soweit eine Eintragung auf Urkunden Bezug nimmt, auch diese Urkunden eingesehen werden.

(2) Auf Antrag sind gegen Kostenersatz beglaubigte Abschriften zu erteilen, soweit Einsicht zu gewähren ist.

§ 9

Zuständigkeit

Zuständig für die Einrichtung und die Führung des Wasserbuchs sind die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen.

§ 10

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt mit Wirkung vom 1. Oktober 1960 in Kraft.

Bonn, den 18. Dezember 1960

Der Bundesminister für Verkehr
Seeböhm

Anlage umstehend

Wasserbuch der/des

km l./r. Ufer

Lfd. Nr. der Karteikarte

Lfd. Nr. der Eintragung	Inhaber des Rechts oder der Befugnis	Inhalt des Rechts oder der Befugnis	Verwaltungs- akt	Widersprüche	Änderungen	Löschungen
1	2	3	4	5	6	7

Dritte Verordnung zur Änderung der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung

Vom 22. Dezember 1960

Auf Grund des § 3 Abs. 1 Nr. 2 und 4 und Abs. 3 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt vom 15. Februar 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 317) wird — hinsichtlich des Artikels 1 Nr. 14 im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen — verordnet:

Artikel 1

Die Verordnung über die Schiffssicherheit in der Binnenschifffahrt — Binnenschiffs-Untersuchungsordnung — vom 18. Juli 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 769), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 25. August 1960 (Bundesgesetzbl. II S. 2190), wird wie folgt geändert und ergänzt:

1. § 3 Abs. 1 Satz 3 erhält folgende Fassung:

„Soll sie sich auf Seeschiffahrtstraßen — ausgenommen die Ems bis Emden einschließlich, die Weser bis Brake einschließlich, die Lesum, die Untere Hunte und die Trave bis Herrenwyk — beziehen, so ist dies im Schiffszeugnis besonders zu vermerken.“

2. Nach § 4 wird folgender § 4a eingefügt:

„§ 4a

Vorläufige Zulassung

(1) Ergibt die Untersuchung eines Fahrzeugs, daß dieses den Bestimmungen dieser Verordnung nicht uneingeschränkt entspricht, so kann die Untersuchungsbehörde auf Antrag das Fahrzeug unter Auflagen vorläufig zum Verkehr zulassen, wenn dadurch die Sicherheit des Schiffsverkehrs und der an Bord befindlichen Personen nicht gefährdet wird. Die vorläufige Zulassung soll längstens sechs Monate gelten.

(2) Über die vorläufige Zulassung wird eine Bescheinigung ausgestellt, in der die Untersuchungsbehörde die erforderlichen Auflagen und die Geltungsdauer vermerkt.“

3. Dem § 6 wird folgender Satz angefügt:

„Dies gilt jedoch nur für Fahrzeuge, deren Besatzungen nach den Vorschriften des Dritten Buches der Reichsversicherungsordnung bei einer Berufsgenossenschaft gegen Arbeitsunfall versichert sind.“

4. Nach § 12 wird folgender § 12a eingefügt:

„§ 12a

Vorübergehende Anordnungen

Die Wasser- und Schifffahrsdirektionen sind ermächtigt, für die Bundeswasserstraßen ihres Zuständigkeitsbereichs von dieser Verordnung abweichende Rechtsverordnungen nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 und 4 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt zu erlassen, um die bis zu einer Änderung der Verordnung oder zu Versuchszwecken erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Die Rechtsverordnungen gelten höchstens zwei Jahre.“

5. § 20 erhält folgende Fassung:

„§ 20

Heiz-, Koch- und Kühleinrichtungen

(1) Heiz-, Koch- und Kühleinrichtungen einschließlich ihres Zubehörs müssen so beschaffen und aufgestellt sein, daß sie auch bei Überhitzung keine Gefahr bilden.

(2) In Absatz 1 genannte Einrichtungen mit Olfeuerung dürfen nur mit Brennstoff betrieben werden, dessen Flammpunkt über 55° C liegt. Die Einrichtungen müssen so beschaffen sein, daß sich Brennstoff in den Schiffsräumen nicht ausbreiten kann.

(3) Abweichend von Absatz 2 dürfen Kocher und mit Dochtbrennern ausgerüstete Kühl- und Heizeinrichtungen auch mit handelsüblichem Petroleum betrieben werden. Diese Einrichtungen dürfen nur in Wohnungen, Unterkunftsräumen und Steuerhäusern aufgestellt sein; das Fassungsvermögen ihrer Verbrauchstanks darf 6 Liter nicht überschreiten.

(4) Die in Absatz 1 genannten Einrichtungen dürfen auf Fahrzeugen, deren Antriebsanlage durch Otto-Kraftstoff betrieben wird, in Motor- und Kraftstoffräumen nicht aufgestellt sein. Abzugsrohre dürfen nicht durch diese Räume hindurch und nicht in sie hineinführen.“

6. § 22 Abs. 1 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Flüssiggasanlagen sind ferner in den Maschinenräumen verboten.“

7. § 33 erhält folgende Fassung:

„§ 33

Entöler und Sammelbehälter

(1) Auf allen Fahrzeugen, deren Bilgen ölhaltiges Wasser enthalten können, müssen geeignete Entöler vorhanden sein. An die Stelle der Entöler können Sammelbehälter für ölhaltige Abwässer treten.

(2) Die durch Entöler abgesonderten oder in Sammelbehälter geleiteten Aböle oder ölhaltigen Abwässer sind in regelmäßigen, sich aus dem Zustand und dem Betrieb des Fahrzeugs ergebenden Abständen an eine Sammelstelle für ölhaltige Abwässer abzugeben. Hierüber ist ein Nachweis an Bord zu führen.

(3) Die Untersuchungsbehörde kann die Maschinenraumbilge als Sammelbehälter im Sinne des Absatzes 1 zulassen, wenn die Schiffssicherheit hierdurch nicht gefährdet wird. Die Untersuchungsbehörde vermerkt die Zulassung im Schiffszeugnis.“

8. In § 61 erhält der erste Satzteil die folgende Fassung:

„Auf Seeschiffahrtstraßen — ausgenommen die Ems bis Emden einschließlich, die Weser bis Brake einschließlich, die Lesum, die Untere Hunte und die Trave bis Herrenwyk — gilt zusätzlich folgendes:“.

9. § 78 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Die Schiffsuntersuchungskommission besteht aus einem Beamten der Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung des Bundes als Vorsitzendem, einem weiteren Angehörigen der Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung des Bundes oder einem Angehörigen einer Hafenverwaltung und aus vereidigten oder von dem Leiter der übergeordneten Wasser- und Schiffsverkehrsdirektion auf die gewissenhafte und uneigennützigste Erfüllung ihrer Aufgaben verpflichteten Sachverständigen.“

b) In Absatz 3 erhalten Satz 3 und 4 folgende Fassung:

„Für jeden Sachverständigen ist ein vereidigter oder verpflichteter Vertreter zu bestellen. Vertreter des Vorsitzenden und des Angehörigen der Wasser- und Schiffsverkehrs- oder Hafenverwaltung können auch vereidigte oder verpflichtete Sachverständige sein.“

10. § 84 Abs. 1 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Auf Antrag kann sie eine befristete Weiterverwendung des Fahrzeugs unter Auflagen gestatten, wenn die Sicherheit des Schiffsverkehrs und der an Bord befindlichen Personen nicht gefährdet erscheint.“

Danach wird folgender Satz angefügt:

„§ 4 a Abs. 2 gilt sinngemäß.“

11. In § 87 Abs. 1 Nr. 1 werden das Wort „oder“ am Ende des Buchstaben e durch einen Beistrich und der Strichpunkt am Ende des Buchstaben f durch das Wort „oder“ ersetzt; dahinter wird der folgende Buchstabe g angefügt:

„g) den Bestimmungen des § 33 Abs. 2 zuwider die durch Entöler abgesonderten Aböle oder die in Sammelbehälter abgeleiteten ölhaltigen Abwässer nicht regelmäßig an eine Sammelstelle für ölhaltige Abwässer abgibt oder den hierüber vorgeschriebenen Nachweis nicht führt;“.

In Absatz 1 Nr. 2 werden das Wort „oder“ am Ende des Buchstaben e durch einen Beistrich und der Punkt am Ende des Buchstaben f durch das Wort „oder“ ersetzt; dahinter wird der folgende Buchstabe g angefügt:

„g) der Bestimmung des § 33 Abs. 1 zuwider ein Fahrzeug nicht mit einem Entöler oder Sammelbehälter versieht oder zuläßt, daß

die an Bord gesammelten Aböle oder ölhaltigen Abwässer der Bestimmung des § 33 Abs. 2 zuwider nicht an eine Sammelstelle abgegeben werden oder daß der vorgeschriebene Nachweis hierüber nicht geführt wird.“

12. § 89 Abs. 2 Nr. 2 erhält folgende Fassung:

„§ 2 Nr. 2 wird wie folgt gefaßt:

„2. nach Artikel 17 die Wasser- und Schiffsverkehrsämter Speyer, Mannheim, Würzburg, Mainz, Duisburg-Rhein, Emden, Minden-Weser, Bremen und Hamburg.“

13. In § 94 Abs. 2 erhält die Nummer 3 folgende Fassung:

„3. am 1. April 1961 der § 33.“

14. In der Anlage 5 wird die Nummer 4 wie folgt geändert:

a) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) für die Ausstellung des Schiffszeugnisses (§ 4 Abs. 1, § 12 Abs. 1), der Bescheinigung über die vorläufige Zulassung (§ 4 a Abs. 2) und der Bescheinigung über die befristete Weiterverwendung (§ 84 Abs. 1) 5,— DM.“

b) Nach dem Buchstaben h wird folgender Buchstabe i angefügt:

„i) für die Eintragung eines Vermerks nach § 33 Abs. 3 5,— DM.“

Artikel 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 11 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt auch im Land Berlin.

Artikel 3

Diese Verordnung gilt nicht im Saarland.

Artikel 4

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1961 in Kraft.

Bonn, den 22. Dezember 1960

Der Bundesminister für Verkehr
Seeböhm

**Bekanntmachung über das Inkrafttreten
des deutsch-schweizerischen Abkommens über den Grenz- und Durchgangsverkehr**

Vom 21. Dezember 1960

Auf Grund des Artikels 3 Abs. 2 des Gesetzes vom 18. August 1960 zu dem deutsch-schweizerischen Abkommen vom 5. Februar 1958 über den Grenz- und Durchgangsverkehr (Bundesgesetzbl. 1960 II S. 2161) wird hiermit bekanntgemacht, daß das Abkommen nach seinem Artikel 28 Abs. 2

am 1. Januar 1961

in Kraft tritt.

Die Ratifikationsurkunden sind in Bonn am 1. Dezember 1960 ausgetauscht worden.

Bonn, den 21. Dezember 1960

Der Bundesminister des Auswärtigen
In Vertretung
Carstens

**Bekanntmachung über den Geltungsbereich
des Übereinkommens Nr. 11 der Internationalen Arbeitsorganisation
über das Vereins- und Koalitionsrecht der landwirtschaftlichen Arbeiter
(Weitergeltung für die Republik Kamerun und die Republik Togo)**

Vom 1. Dezember 1960

Die Regierungen der Republik Kamerun und der Republik Togo haben am 7. Juni 1960 erklärt, daß sie die Verpflichtungen aus dem von der Allgemeinen Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation in Genf am 12. November 1921 angenommenen Übereinkommen Nr. 11 über das Vereins- und Koalitionsrecht der landwirtschaftlichen Arbeiter (Reichsgesetzbl. 1925 II S. 171), das von der Regierung der Französischen Republik im Namen der Treuhandgebiete Kamerun und Togo angenommen worden war, als für sich verbindlich anerkennen. Das Übereinkommen bleibt somit für die Republik Kamerun und die Republik Togo in Kraft.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 22. August 1960 (Bundesgesetzbl. II S. 2215).

Bonn, den 1. Dezember 1960

Der Bundesminister des Auswärtigen
In Vertretung
van Scherpenberg

Der Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung
In Vertretung
Dr. Claussen

**Bekanntmachung über den Geltungsbereich
des Übereinkommens Nr. 81 der Internationalen Arbeitsorganisation
über die Arbeitsaufsicht in Gewerbe und Handel**

Vom 8. Dezember 1960

Das von der Allgemeinen Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation in Genf am 11. Juli 1947 angenommene Übereinkommen Nr. 81 über die Arbeitsaufsicht in Gewerbe und Handel (Bundesgesetzbl. 1955 II S. 584) findet auf Grund einer Erklärung der Regierung des Vereinigten Königreichs Anwendung auf

Südrhodesien

mit Wirkung vom 11. April 1960

mit Ausnahme von Teil II und folgenden Änderungen:

(Übersetzung)

Article 6

The inspection staff is augmented by officials appointed by the Central Authority on the recommendation of the Joint Council of Employers and Employees of the industry concerned, and paid from Joint Council funds.

Artikel 6

Das Aufsichtspersonal wird durch Beamte verstärkt, die von der Zentralbehörde auf Vorschlag des paritätischen Arbeitgeber- und Arbeitnehmerrates der in Betracht kommenden Industrie ernannt und aus Mitteln des paritätischen Rates besoldet werden.

Article 12 1.c) iv.)

There is no authority at present under which this requirement can be met but legislation which will remedy this is to be enacted.

Artikel 12 1.c) iv)

Zur Zeit gibt es keine Behörde, in deren Rahmen dieser Forderung entsprochen werden kann; diesbezügliche Rechtsvorschriften sollen jedoch erlassen werden.

Das Übereinkommen wird nach seinem Artikel 33 Abs. 3 für folgende Staaten in Kraft treten:

Neuseeland (ausgenommen Teil II)	am 30. November 1960
Peru	am 1. Februar 1961
Spanien	am 30. Mai 1961
Costa Rica	am 2. Juni 1961.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 12. Januar 1960 (Bundesgesetzbl. II S. 433).

Bonn, den 8. Dezember 1960

Der Bundesminister des Auswärtigen
In Vertretung
van Scherpenberg

Der Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung
In Vertretung
Dr. Claussen