

|      |                                     |        |
|------|-------------------------------------|--------|
| 1970 | Ausgegeben zu Bonn am 30. Juni 1970 | Nr. 33 |
|------|-------------------------------------|--------|

| Tag       | Inhalt   | Seite |
|-----------|--|-------|
| 27. 6. 70 | Gesetz zu dem Abkommen vom 25. November 1968 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Kolumbien über den Luftverkehr .....   | 673   |
| 27. 6. 70 | Gesetz zu dem Abkommen vom 23. Juli 1968 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Malaysia über den Luftverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus .....   | 681   |
| 27. 6. 70 | Gesetz zur Änderung des Deutschen Teil-Zolltarifs (Speiseessig) .....  | 693   |
| 25. 6. 70 | Fünfte Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Festsetzung von Zollsätzen für Waren der Tariffur. 22 05 aus Algerien .....  | 694   |
| 15. 5. 70 | Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens zur Vorläufigen Regelung für ein Weltweites Kommerzielles Satelliten-Fernmeldesystem nebst Sonderübereinkommen sowie über eine Änderung des französischen Textes des Sonderübereinkommens ..... | 695   |
| 8. 6. 70  | Bekanntmachung über den Geltungsbereich der Europäischen Sozialcharta .....  | 696   |
| 12. 6. 70 | Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Internationalen Übereinkommens für die Schaffung eines Internationalen Tierseuchenamts in Paris .....  | 696   |

**Gesetz  
zu dem Abkommen vom 25. November 1968  
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Kolumbien  
über den Luftverkehr**

Vom 27. Juni 1970

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

**Artikel 1**

Dem in Bogotá am 25. November 1968 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Kolumbien 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 30 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Das vorstehende Gesetz wird hiemit verkündet.

Bonn, den 27. Juni 1970

Für den Bundespräsidenten  
Der Präsident des Bundesrates  
Dr. Röder

Der Bundeskanzler  
Brandt

Der Bundesminister für Verkehr  
Leber

Der Bundesminister des Auswärtigen  
Scheel

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

**Convenio  
para el transporte aéreo  
entre la República Federal de Alemania y la República de Colombia**

DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND  
und  
DIE REPUBLIK KOLUMBIEN

LA REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA  
y  
LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

IN DER ERWAGUNG, daß es notwendig ist, den Verkehr zwischen ihren beiden Ländern zu fördern, um so die Beziehungen zwischen ihren Völkern enger zu gestalten, und

CONSIDERANDO que es necesario favorecer el movimiento de los transportes entre los dos países, con el fin de estrechar las relaciones entre sus pueblos, y

IN DEM WUNSCH, vor allem den Luftverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und denjenigen Luftverkehr zu regeln, der unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Rechte und Pflichten zwischen ihren Hoheitsgebieten und dritten Ländern durchgeführt werden kann,

DESEANDO reglamentar primordialmente el transporte aéreo entre sus respectivos territorios, y el que, tomando en cuenta derechos y deberes preexistentes, pueda realizarse entre sus territorios y terceros países.

HABEN FOLGENDES VEREINBART:

HAN CONVENIDO EN LO SIGUIENTE:

**Teil I  
Allgemeine Grundsätze**

**Artikel 1**

(1) Im Sinne dieses Abkommens gelten, soweit in dessen Wortlaut nichts anderes festgelegt ist, folgende Begriffsbestimmungen:

- a) „Luftfahrtbehörde“ ist in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland der Bundesminister für Verkehr, in bezug auf die Republik Kolumbien der Leiter der Verwaltungsabteilung für die Zivile Luftfahrt; oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die durch Gesetz zur Ausübung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist.
- b) „Bezeichnetes Unternehmen“ ist das Luftverkehrsunternehmen, das eine Vertragspartei durch schriftliche Mitteilung nach Artikel 4 dieses Abkommens an die andere Vertragspartei ermächtigt hat, auf den nach Artikel 3 festgelegten Linien planmäßigen internationalen Fluglinienverkehr zu betreiben.

(2) In gleicher Weise gelten die Begriffsbestimmungen für „Hoheitsgebiet“, „Fluglinienverkehr“, „Internationaler Fluglinienverkehr“ und „Landung zu nicht gewerblichen Zwecken“ im Sinne der Artikel 2 und 96 des Abkommens von Chicago über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 in seiner jeweils geltenden Fassung.

**Título I  
Principios generales**

**Artículo 1**

(1) Para los fines de este Convenio, a menos que en el texto se estipule de otro modo, se adoptan las siguientes definiciones:

- a) „Autoridad Aeronáutica“ es, en tanto a la República de Colombia, el Jefe del Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil, y en cuanto a la República Federal de Alemania, el Ministro Federal de Transportes; o en ambos casos, cualquier otra persona o institución a la cual la ley respectiva autorice a asumir las funciones adscritas a tales autoridades.
- b) „Empresa designada“ es la empresa de transporte aéreo que una Parte Contratante haya autorizado mediante notificación por escrito a la otra Parte Contratante para que, de acuerdo con el artículo 4 de este Convenio, se dedique a prestar servicios aéreos internacionales regulares, en las rutas acordadas según el artículo 3.

(2) Adóptanse igualmente las definiciones que de „Territorio“, „Servicio Aéreo“, „Servicio Aéreo Internacional“ y „Escala para fines no comerciales“ dan los artículos 2 y 96 de la Convención de Chicago sobre Aviación Civil Internacional del 7 de diciembre de 1944, en su redacción vigente.

## Artikel 2

Jede Vertragspartei gewährt, damit die bezeichneten Unternehmen den internationalen Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 3 festgelegten Linien durchführen können, der anderen Vertragspartei das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Zwischenlandung zu überfliegen, in ihrem Hoheitsgebiet zu nicht gewerblichen Zwecken zu landen und an dem Punkt oder den Punkten ihres Hoheitsgebietes auf den nach Artikel 3 festgelegten Linien zwischenzulanden, um zu gewerblichen Zwecken Fluggäste, Post und Fracht aufzunehmen oder abzusetzen.

## Artikel 3

Die Linien, auf welchen die bezeichneten Unternehmen berechtigt sind, internationalen Fluglinienverkehr zu betreiben, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch diplomatischen Notenwechsel zu vereinbaren ist. Die im Fluglinienplan festgelegten Linien werden im folgenden als „festgelegte Linien“ bezeichnet.

## Artikel 4

(1) Der internationale Fluglinienverkehr auf den festgelegten Linien kann jederzeit aufgenommen werden, wenn eine Vertragspartei ein oder mehrere Luftverkehrsunternehmen schriftlich bezeichnet hat, wenn die andere Vertragspartei dem oder den bezeichneten Unternehmen die Eröffnung des Fluglinienverkehrs genehmigt hat und wenn auch zwischen den Luftfahrtbehörden eine Vereinbarung über die Art der Dienste, die Flugzeugmuster sowie die Frequenzen, benutzbare Kapazität und Landepunkte getroffen ist.

(2) Vorbehaltlich der Artikel 5, 6 und 19 bis 23 dieses Abkommens und nach Erfüllung der Voraussetzungen des vorstehenden Absatzes erteilen die Vertragsparteien unverzüglich die genannte Genehmigung.

## Artikel 5

Jede Vertragspartei hat das Recht, von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Vorlage ausreichender Nachweise zu verlangen, daß es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die durch die Gesetze und sonstigen Vorschriften der erstgenannten Vertragspartei für die Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs vorgeschrieben sind.

## Artikel 6

Jede Vertragspartei kann einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens gewährten Rechte verweigern, wenn das Unternehmen nicht ausreichend nachweisen kann, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an diesem Unternehmen und die tatsächliche Kontrolle darüber in den Händen von Staatsangehörigen dieser Vertragspartei oder in deren eigenen Händen liegt.

## Artikel 7

Jede Vertragspartei ist ermächtigt, die nach Artikel 4 erteilte Genehmigung zu widerrufen oder durch Auflagen einzuschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen einer Vertragspartei die Gesetze und Vorschriften der anderen Vertragspartei, die Bestimmungen dieses Abkommens und die sich daraus ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt sowie nicht oder in nicht ausreichender Form den im vorstehenden Artikel genannten Nachweis erbracht hat. Von diesem Recht wird jede Vertragspartei nur nach einer Konsultation nach Artikel 25 dieses Abkommens Gebrauch machen, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebes oder die Festsetzung von Auflagen erforderlich ist.

## Artículo 2

Cada Parte Contratante otorgará a la otra, a fin de que las empresas designadas puedan realizar los servicios aéreos internacionales en las rutas acordadas de conformidad con el artículo 3, el derecho de volar sobre su territorio sin hacer escala en él; el de hacer escala en su territorio con fines no comerciales; y el de hacer escala en el punto o puntos de su territorio designados en las rutas acordadas según el artículo 3 con el objeto de tomar o descargar, con fines comerciales, pasajeros, correo y carga.

## Artículo 3

Las rutas por las cuales las empresas designadas estén autorizadas para realizar los servicios aéreos internacionales, serán especificados en un Cuadro de Rutas que se acordará por canje de notas diplomáticas. Las rutas acordadas en el Cuadro de Rutas en adelante se denominarán "rutas acordadas".

## Artículo 4

(1) Los servicios aéreos internacionales en las rutas acordadas pueden ser inaugurados en cualquier tiempo siempre que una Parte Contratante hubiese designado por escrito una o más empresas aéreas; que la otra Parte Contratante hubiese autorizado a la empresa o empresas designadas para la inauguración de los servicios, y que se haya producido, al nivel de Autoridades Aeronáuticas, un acuerdo en cuanto a la clase de servicios, tipo de aeronaves y, además, sobre frecuencias, capacidad utilizable y escalas.

(2) A reserva de lo estipulado en los artículos 5, 6 y 19 a 23 de este Convenio, y cumplidos los requisitos del párrafo anterior, las Partes Contratantes darán sin demora la autorización mencionada.

## Artículo 5

Una de las Partes Contratantes tiene el derecho de exigir a la empresa designada por la otra, que presente pruebas suficientes de que está en condiciones de satisfacer las exigencias establecidas por las leyes y reglamentos de la respectiva Parte Contratante para la realización del servicio aéreo internacional.

## Artículo 6

Una de las Partes Contratantes puede impedir el ejercicio de los derechos concedidos en el artículo 2 de este Convenio a cualquier empresa designada por la otra Parte Contratante, cuando tal empresa no pudiere suministrar la prueba suficiente de que, por lo menos, la parte esencial de su propiedad y su control efectivo están en poder de nacionales de dicha Parte Contratante o de ésta misma.

## Artículo 7

El incumplimiento por parte de una empresa designada por una de las Partes Contratantes de las leyes y los reglamentos de la otra, de las disposiciones de este Convenio y de las obligaciones que de ellas se derivan, así como el no haber sido presentada o presentada en forma insuficiente la prueba de que trata el artículo anterior, facultará a dicha Parte Contratante para revocar, o limitar fijando condiciones, la autorización concedida de que habla el artículo 4. Cada Parte Contratante ejercerá este derecho solamente después de una consulta de acuerdo con lo estipulado en el artículo 25 de este Convenio, a menos que sea necesario proceder a una inmediata suspensión del servicio o fijar condiciones con el fin de evitar posteriores infracciones de las leyes o los reglamentos.

**Teil II**  
**Zoll- und Steuervorschriften**

Artikel 8

Die von einem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen, aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen üblichen Ausrüstungsgegenstände und Ersatzteile bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben.

Artikel 9

Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände, die aus den im vorstehenden Artikel genannten Luftfahrzeugen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei unter Zollüberwachung ausgebaut oder sonst von Bord gebracht und dort gelagert werden oder für diese Luftfahrzeuge in das Gebiet der anderen Vertragspartei unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden, bleiben frei von den im vorstehenden Artikel bezeichneten Zöllen und sonstigen Abgaben, wenn sie unter Zollüberwachung in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden oder aus dem Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei auf andere Weise wieder ausgeführt werden. Die gleiche Abgabenbefreiung wird für solche Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände gewährt, die unter Zollüberwachung aus entsprechenden Lagern anderer Luftverkehrsunternehmen entnommen und in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden.

Artikel 10

Treibstoffe und Schmieröle, die an Bord der vorgenannten Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingebracht werden, dürfen frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben an Bord dieser Luftfahrzeuge verbraucht werden, und zwar gleichermaßen auf jedem Flug, der zwischen Punkten auf den festgelegten Linien im Hoheitsgebiet jener Vertragspartei durchgeführt wird. Das gleiche gilt auch für Treibstoffe und Schmieröle, die zur Versorgung dieser Luftfahrzeuge für Rechnung eines bezeichneten Unternehmens unter Zollüberwachung in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingeführt und dort gelagert werden. Die von den Luftfahrzeugen eines bezeichneten Unternehmens im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei unter Zollüberwachung an Bord genommenen Treibstoffe und Schmieröle, die im internationalen Fluglinienverkehr verbraucht werden, unterliegen weder den vorstehend genannten Zöllen und sonstigen Abgaben noch irgendeiner besonderen Verbrauchsabgabe, mit der die Treibstoffe und Schmieröle im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei belastet werden könnten.

Artikel 11

Nahrungsmittel und sonstige Vorräte für den normalen Verbrauch an Bord, wie zum Beispiel Tabak und Getränke, die in den in Artikel 8 genannten Luftfahrzeugen eingeführt werden und für den Verbrauch der Fluggäste und Besatzungsmitglieder bestimmt sind, können im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zum sofortigen Verbrauch an Bord frei von den bei der Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr von Waren erhobenen Zöllen und sonstigen Abgaben ausgegeben werden, sofern diese Luftfahrzeuge an den Zwischenlandepunkten ständig unter Zollüberwachung stehen.

**Titulos II**  
**Regimen fiscal y arancelario**

Artículo 8

Las aeronaves utilizadas por una empresa designada por una Parte Contratante, que vuelen al territorio de la otra Parte Contratante, salgan de éste o vuelen a través de éste, así como el equipo corriente y las piezas de repuesto que se llevan a bordo de dichas aeronaves, estarán exentos de derechos aduaneros y otros gravámenes impuestos a las importaciones, exportaciones o tránsito de mercaderías.

Artículo 9

Las piezas de repuesto y partes del equipo que son desmontadas de las aeronaves mencionadas en el artículo anterior, o bien retiradas de otra manera de a bordo y almacenadas en el territorio de la otra Parte Contratante, bajo vigilancia aduanera; o introducidas y almacenadas para dichas aeronaves, en el territorio de la otra Parte Contratante, bajo vigilancia aduanera, estarán exentas de los derechos y otros gravámenes mencionados en el artículo anterior, cuando se instalen o se lleven de otra manera a bordo de dichas aeronaves, bajo vigilancia aduanera, o sean exportadas nuevamente de otro modo del territorio de esta Parte Contratante. La misma exención de derechos se concederá para las piezas de repuesto y partes del equipo tomadas de los depósitos correspondientes de otras empresas aéreas, que sean instaladas o llevadas de otra manera a bordo de dichas aeronaves, bajo vigilancia aduanera.

Artículo 10

Los combustibles y los lubricantes que sean introducidos en el territorio de la otra Parte Contratante a bordo de las aeronaves precitadas, quedan libres de derechos de aduana y otros gravámenes impuestos a las importaciones, exportaciones y tránsito de mercaderías, si se consumen a bordo de esas aeronaves; lo cual se aplica igualmente a cualquier vuelo que se efectúe entre puntos de las rutas acordadas en el territorio de aquella Parte Contratante. Esto deberá aplicarse del mismo modo a los combustibles y lubricantes que por cuenta de una empresa designada sean importados y almacenados en combustibles y lubricantes tomados a bordo, bajo vigilancia aduanera, con el fin de abastecer dichas aeronaves. Los combustibles y lubricantes tomados a bordo, bajo vigilancia aduanera, por las aeronaves de una empresa designada, en el territorio de la otra Parte Contratante y usados en los servicios aéreos internacionales, no estarán sujetos a los derechos anteriormente mencionados u otros gravámenes, ni tampoco a ningún impuesto especial de consumo que pudiese aplicarse a los combustibles y lubricantes en el territorio de aquella Parte Contratante.

Artículo 11

Los alimentos y las provisiones de consumo normal a bordo, tales como tabaco y bebidas, introducidos en las aeronaves mencionadas en el artículo 8 y destinados a los pasajeros y miembros de la tripulación, pueden ser distribuidos en el territorio de la otra Parte Contratante para su inmediato consumo a bordo, libres de derechos de aduana y otros gravámenes impuestos a las importaciones, exportaciones y tránsito de mercaderías, siempre que dichas aeronaves estén continuamente vigiladas por las autoridades aduaneras en las escalas intermedias.

## Artikel 12

Die Güter im Sinne der Artikel 8 bis 11 unterliegen auch nicht den auf die Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr sonst anwendbaren wirtschaftlichen Verboten und Beschränkungen.

## Teil III

## Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs

## Artikel 13

Bei der Ausübung der Rechte, die jede Vertragspartei den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei gewährt hat, ist zu berücksichtigen, daß der Betrieb zu einer wirklichen und tatsächlichen Reziprozität führt, sofern nicht in einer Vereinbarung zwischen den Luftfahrtbehörden nach Artikel 4 dieses Abkommens etwas anderes bestimmt wird. Die Festsetzung und Anwendung des Begriffes der wirklichen und tatsächlichen Reziprozität obliegt den Luftfahrtbehörden, welche unter anderem folgendes berücksichtigen sollten:

- a) Gleichheit der Tarife und Beförderungsbedingungen;
- b) Anzahl der Frequenzen, Kapazität und eingesetzte Flugmuster;
- c) Gleichheit der Behandlung, besonders in bezug auf Steuern, Abgaben und Benutzung der Flughafeneinrichtungen;
- d) Verkehrsnachfrage und Wettbewerbsslage in den durchfliegenen Gebieten;
- e) vernünftiges und gerechtes Verhältnis der Erträge, die aus dem Betrieb der bezeichneten Unternehmen auf den festgelegten Linien erzielt werden.

## Artikel 14

Bei dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den festgelegten Linien haben die bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen der bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei Rücksicht zu nehmen, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien von den Unternehmen der anderen Vertragspartei betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird. Nach diesen Grundsätzen können die von beiden Vertragsparteien bezeichneten Unternehmen Vereinbarungen über eine Zusammenarbeit oder andere Vereinbarungen zum beiderseitigen Nutzen treffen. Solche Vereinbarungen sind den Luftfahrtbehörden zur Prüfung vorzulegen, welche entsprechend Artikel 4 dieses Abkommens die Strecken oder Streckenabschnitte festlegen, die in Zusammenarbeit betrieben werden sollen.

## Artikel 15

Bei der Ausübung des Rechtes der bezeichneten Unternehmen, Beförderungen zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer festgelegten Linie und Punkten in dritten Ländern durchzuführen, sind in erster Linie die zwischen der in Frage kommenden Vertragspartei und dritten Ländern bestehenden Interessen und Rechte zu berücksichtigen, so daß diese Ausübung auf der Grundlage von Beförderungsquoten erfolgt, die in der Vereinbarung gemäß Artikel 4 dieses Abkommens festgesetzt werden, sofern die vorerwähnten Rechte und Interessen eine solche Festsetzung erfordern.

## Artikel 16

Die Luftfahrtbehörden und bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei haben den Luftfahrtbehörden der

## Artículo 12

Los elementos a que se refieren los artículos 8 a 11 no estarán sujetos tampoco a las prohibiciones y restricciones económicas sobre importación, exportación y tránsito que, de otra manera, pudiesen ser aplicadas.

## Título III

## Operación de los servicios aéreos acordados

## Artículo 13

En el ejercicio de los derechos concedidos por cada una de las Partes Contratantes a las respectivas empresas designadas, se deberá tomar en cuenta que de sus operaciones resulte una reciprocidad real y efectiva, a menos que, como resultado del acuerdo entre las Autoridades Aeronáuticas de que habla el artículo 4 de este Convenio, se resuelva otra cosa. Corresponde a las Autoridades Aeronáuticas determinar y aplicar el concepto de reciprocidad real y efectiva, para lo cual, entre otras cosas, deberán tomar en cuenta:

- a) Igualdad de tarifas y de condiciones de servicio y transporte;
- b) Número de frecuencias, capacidad y tipo de aeronave;
- c) Igualdad de tratamiento, principalmente en cuanto al régimen tributario y derechos y utilización de las instalaciones aeroportuarias;
- d) Demanda de transporte aéreo y situación de la competencia en las regiones servidas por las empresas designadas;
- e) Relación equitativa y razonable en los ingresos provenientes de la operación de las empresas aéreas designadas en las rutas acordadas.

## Artículo 14

Para la realización del servicio aéreo internacional en las rutas acordadas, las empresas designadas por una de las Partes Contratantes deberán tener en consideración los intereses de las empresas designadas por la otra a fin de no afectar indebidamente el servicio aéreo que éstas últimas mantienen en las mismas rutas o en parte de ellas. En consecuencia, las empresas designadas por ambas Partes Contratantes podrán celebrar entre ellas acuerdos de cooperación u otros, tendientes a su mutuo beneficio. Tales acuerdos deberán ser sometidos a la consideración de las Autoridades Aeronáuticas, las cuales determinarán según el artículo 4 del presente Convenio, aquellas rutas o segmentos de ruta que hayan de ser operadas en colaboración.

## Artículo 15

El derecho de las empresas designadas para efectuar transportes entre los puntos de una ruta acordada, que se encuentren localizados en el territorio de la otra Parte Contratante, y los puntos localizados en terceros países, deberá ser ejercido teniendo en cuenta principalmente los intereses y derechos existentes entre la Parte Contratante de que se trate y aquellos, de suerte que su ejercicio se realizará sobre la base de cuotas de tráfico que se fijarán en el acuerdo de que trata el artículo 4 de este Convenio cuando los derechos e intereses mencionados exijan dicha determinación.

## Artículo 16

Las Autoridades Aeronáuticas y las empresas designadas por una Parte Contratante deberán proporcionar

anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der bezeichneten Unternehmen zu übermitteln, die billigerweise angefordert werden können, um das auf den festgelegten Linien von einem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei 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 17

Die Gesetze jeder Vertragspartei sind auf jeden Fall auf die Luftfahrzeuge der anderen Vertragspartei und auf die an Bord befindlichen Personen anzuwenden, so lange sie sich im Hoheitsgebiet jener Vertragspartei befinden, vorbehaltlich der Ausnahmen, die sich aus diesem Abkommen oder sonstigen für beide Vertragsparteien bindenden internationalen Übereinkommen ergeben.

#### Artikel 18

(1) Die bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei dürfen in den Flughäfen und Städten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei, in denen sie eine eigene Vertretung zu unterhalten beabsichtigen, ihr eigenes Personal für ihre Geschäfte unterhalten und beschäftigen, sofern es sich nicht um Dienste handelt, die die entsprechenden Staaten für den Luftverkehr direkt leisten.

(2) Sieht ein bezeichnetes Unternehmen von der Einrichtung einer eigenen Organisation in den Flughäfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ab, so soll es nach Möglichkeit die in Betracht kommenden Arbeiten durch das Personal des Flughafens oder eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei ausführen lassen.

### Teil IV

#### Tarife

#### Artikel 19

Die Tarife, die auf den festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht anzuwenden sind, werden unter Berücksichtigung aller Umstände, wie der Kosten des Betriebes, eines angemessenen Gewinnes, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der von anderen Luftverkehrsunternehmen, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, angewandten Tarife festgesetzt. Bei der Festsetzung der Tarife soll nach den folgenden Artikeln verfahren werden.

#### Artikel 20

Die Tarife werden, wenn möglich, für jede Linie und in Übereinstimmung mit den Vereinbarungen zwischen den entsprechenden bezeichneten Unternehmen festgelegt. Hierbei sollen sich die bezeichneten Unternehmen nach den Beschlüssen richten, die auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) angewandt werden können, oder die bezeichneten Unternehmen sollen nach vorheriger Beratung mit den Luftverkehrsunternehmen dritter Staaten, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, die Tarife, wenn möglich, unmittelbar miteinander vereinbaren.

#### Artikel 21

Die in Übereinstimmung mit dem vorstehenden Artikel vereinbarten Tarife werden den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien spätestens 30 Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vor-

a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, cuando se solicite, todas las publicaciones periódicas u otros informes estadísticos de las empresas designadas que puedan solicitarse debidamente, con el fin de controlar la capacidad ofrecida por cualquier empresa designada por la primera Parte Contratante en las rutas acordadas. Tales informes deben contener todos los datos necesarios para determinar el volumen, así como también la procedencia y el destino del tráfico.

#### Artículo 17

La legislación de cada una de las Partes Contratantes será aplicable, en todo caso, a las aeronaves de la otra Parte Contratante y a las personas a bordo, mientras se encuentren dentro del territorio de aquella, salvo las excepciones que contemple este Convenio u otros acuerdos internacionales obligatorios para ambas Partes Contratantes.

#### Artículo 18

(1) Las empresas designadas por cualquier Parte Contratante pueden mantener y emplear su propio personal para sus servicios en los aeropuertos y en las ciudades del territorio de la otra Parte Contratante, donde la misma empresa designada se proponga mantener una agencia, siempre y cuando no se trate de los servicios que para la navegación aérea prestan directamente los respectivos Estados.

(2) Si una empresa designada no establece su propia organización en los aeropuertos en el territorio de la otra Parte Contratante, queda entendido que la misma hará realizar el trabajo en cuestión, en la medida de lo posible, por el personal del aeropuerto o de una empresa designada por la otra Parte Contratante.

### Título IV

#### Tarifas

#### Artículo 19

Las tarifas que se cobrarán por pasajes y carga en las rutas acordadas, serán fijadas tomando en consideración todos los factores relevantes, tales como el costo de explotación, ganancias razonables, las características de las varias rutas y las tarifas cobradas por otras empresas aéreas que operan la misma ruta o parte de ella. Al fijar esas tarifas tendrán que ser observados los siguientes artículos.

#### Artículo 20

Las tarifas deben ser fijadas, si es posible, para cada ruta y según el entendimiento entre las respectivas empresas designadas. Con este fin, las empresas designadas deberán acatar las decisiones aplicables de acuerdo con el sistema de fijación de tarifas de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), o bien, a ser posible, las empresas designadas deberán entenderse directamente entre sí, previa consulta con las empresas aéreas de terceros países que operan la misma ruta o parte de ella.

#### Artículo 21

Cualquier tarifa acordada de conformidad con el artículo anterior, deberá ser sometida a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes, a más tardar treinta días antes de la fecha prevista para

gelegt. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

#### Artikel 22

Kommt zwischen den bezeichneten Unternehmen eine Vereinbarung nicht zustande oder erklärt sich eine Vertragspartei mit den ihr nach Artikel 21 zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so sollen die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien die Tarife derjenigen Linien und Linienteile, für die eine Übereinstimmung nicht zustande gekommen ist, in gegenseitigem Einvernehmen festsetzen.

#### Artikel 23

Wird zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien ein Einvernehmen nach dem vorstehenden Artikel nicht erzielt, so finden die Bestimmungen des Artikels 27 dieses Abkommens Anwendung. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, hat die Vertragspartei, die sich mit den Tarifen nicht einverstanden erklärt hat, das Recht, von der anderen Vertragspartei die Aufrechterhaltung der bisherigen Tarife zu verlangen.

### Teil V Verfahrensvorschriften

#### Artikel 24

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

#### Artikel 25

(1) Zur Überprüfung der Auslegung oder der Anwendung oder Änderung dieses Abkommens oder Änderung der festgelegten Linien kann jede Vertragspartei jederzeit eine Konsultation zwischen den zuständigen Behörden der Vertragsparteien beantragen. Diese Konsultation beginnt innerhalb von 60 Tagen, nachdem der Antrag auf diplomatischem Wege eingegangen ist.

(2) Im Rahmen der Konsultation nach dem vorstehenden Absatz kann den beiderseitigen Regierungen die Änderung dieses Abkommens oder der festgelegten Linien empfohlen werden. Das Ergebnis der Konsultation bedarf der Bestätigung durch die beiderseitigen Regierungen. Im Falle der Änderung dieses Abkommens tritt diese Änderung in Kraft, nachdem in einem diplomatischen Notenwechsel bestätigt wurde, daß die für eine solche Änderung notwendigen verfassungsmäßigen Erfordernisse erfüllt sind. Im Falle der Änderung der festgelegten Linien tritt diese Änderung nach ihrer Bestätigung durch einen diplomatischen Notenwechsel in Kraft.

#### Artikel 26

Tritt ein von beiden Vertragsparteien unterzeichnetes mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so regeln sich die Erörterungen darüber, welche Bestimmungen dieses Abkommens weiterhin gültig bleiben, nach dem vorstehenden Artikel.

#### Artikel 27

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder die Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 25 dieses Abkommens beigelegt werden

su entrada en vigencia. Este periodo puede ser reducido en casos especiales siempre que las Autoridades Aeronáuticas estén de acuerdo con ello.

#### Artículo 22

Si no se llega a un acuerdo entre las empresas designadas, o si una de las Partes Contratantes no estuviere de acuerdo con las tarifas sometidas a su aprobación conforme al artículo anterior, las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes deberán fijar, de común acuerdo, las tarifas para aquellas rutas o parte de las mismas sobre las cuales no se haya llegado a un acuerdo.

#### Artículo 23

En el caso de que no se llegue a un acuerdo, conforme al artículo anterior, entre las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, deberán aplicarse entonces las cláusulas del artículo 27 de este Convenio. Hasta que sea dictada una sentencia arbitral, la Parte Contratante que haya manifestado su desaprobación a las tarifas, tiene el derecho de exigir a la otra Parte Contratante que mantenga las tarifas anteriores.

### Título V Reglas de procedimiento

#### Artículo 24

Siempre que sea necesario habrá un intercambio de opiniones entre las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes, a fin de lograr una estrecha cooperación y entendimiento en todos los asuntos relacionados con la aplicación e interpretación de este Convenio.

#### Artículo 25

(1) Una de las Partes Contratantes podrá solicitar en cualquier momento una consulta entre las autoridades competentes de ellas, con el objeto de examinar la interpretación, aplicación o modificación de este Convenio o la modificación de las rutas acordadas. Dicha consulta comenzará dentro de los sesenta días siguientes a la recepción de la solicitud por la vía diplomática.

(2) En la consulta de que trata el párrafo anterior, se podrá recomendar a los respectivos Gobiernos la modificación de este Convenio o de las rutas acordadas. El resultado de la consulta deberá ser confirmado por los respectivos Gobiernos. En el caso de la modificación de este Convenio, ella entrará en vigor luego de haber sido confirmada por medio de un canje de notas diplomáticas en que conste el haberse cumplido con los requisitos constitucionales exigidos para tal modificación. En el caso de la modificación de las rutas acordadas, ella entrará en vigor luego de haber sido confirmada por canje de notas diplomáticas.

#### Artículo 26

En el caso de que entrara en vigor un convenio multilateral sobre transporte aéreo suscrito por ambas Partes Contratantes, las discusiones que se presenten en cuanto a cuáles de las cláusulas de este Convenio seguirán vigentes, se arreglarán conforme a lo previsto por el artículo anterior.

#### Artículo 27

(1) De surgir algún desacuerdo respecto a la interpretación o aplicación de este Convenio, que no pueda solucionarse de acuerdo con el artículo 25, la cuestión será

kann, ist sie auf Verlangen einer der beiden Vertragsparteien einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen, dessen Ernennung der Bestätigung durch die Vertragsparteien bedarf. Die Mitglieder sind innerhalb von 30 Tagen, der Obmann innerhalb von 60 Tagen zu bestellen, nachdem die eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(3) Werden die im vorstehenden Absatz genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jede Vertragspartei den Präsidenten des Internationalen Gerichtshofs bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der beiden Vertragsparteien oder ist er aus einem anderen Grunde verhindert, so soll sein Vertreter im Amt die entsprechenden Ernennungen vornehmen.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für beide Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitgliedes sowie die ihrer Vertretung vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Obmannes sowie die sonstigen Kosten werden von beiden Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

#### Teil VI Schlußbestimmungen

##### Artikel 28

Dieses Abkommen und der Notenwechsel über die festgelegten Linien sowie jede Änderung dieser Dokumente sind der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung mitzuteilen.

##### Artikel 29

Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden sollen sobald wie möglich in Bonn ausgetauscht werden.

##### Artikel 30

Dieses Abkommen tritt 30 Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

##### Artikel 31

Jede Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit schriftlich kündigen. Das Abkommen tritt 6 Monate nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern sich nicht die Vertragsparteien auf einen anderen Zeitpunkt einigen.

GESCHEHEN zu Bogotá am 25. November 1968 in vier Urschriften, je zwei in deutscher und spanischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Bundesrepublik Deutschland  
Ernst Ostermann von Roth

Für die Republik Kolumbien  
Alfonso López Michelsen

sometida a un tribunal de arbitraje a petición de una de las Partes Contratantes.

(2) El tribunal de arbitraje se constituirá en cada caso de forma que cada una de las Partes Contratantes designe un árbitro y éstos, de común acuerdo, designen un nacional de un tercer Estado como árbitro dirimente, cuyo nombramiento deberá ser confirmado por las Partes Contratantes. Los árbitros serán designados en un plazo de treinta días y el árbitro dirimente en un plazo de sesenta días a partir de la fecha en que una de las Partes Contratantes notificó a la otra su propósito de someter el desacuerdo a un arbitraje.

(3) Si no se observan los plazos señalados en el párrafo anterior, cada una de las Partes Contratantes, a falta de otro acuerdo, puede rogar al Presidente de la Corte Internacional de Justicia que efectúe los nombramientos necesarios. En el caso de que dicho Presidente tenga la nacionalidad de una de las Partes Contratantes o esté impedido por otras causas, su sustituto en el cargo efectuará los nombramientos correspondientes.

(4) El tribunal de arbitraje decidirá por mayoría de votos. Las decisiones serán obligatorias para ambas Partes Contratantes. Cada una de las Partes Contratantes sufragará los gastos de su árbitro así como los de su representación ante el tribunal de arbitraje; los gastos del árbitro dirimente, así como los demás gastos, serán sufragados por partes iguales por las Partes Contratantes. Por lo demás, el tribunal de arbitraje adoptará su propio reglamento.

#### Título VI Disposiciones finales

##### Artículo 28

Este Convenio y el canje de notas sobre las rutas acordadas, así como cualquier modificación de los citados instrumentos, serán comunicados a la Organización de Aviación Civil Internacional para su registro.

##### Artículo 29

Este Convenio será ratificado. Los instrumentos de ratificación serán canjeados tan pronto como sea posible en Bonn.

##### Artículo 30

Este Convenio entrará en vigor treinta días después del canje de los instrumentos de ratificación.

##### Artículo 31

Una Parte Contratante podrá denunciar en todo momento por escrito este Convenio, el cual dejará de regir seis meses después de la recepción de la denuncia por la otra Parte Contratante, a menos que las Partes Contratantes, de común acuerdo, convengan un plazo diferente.

HECHO en Bogotá, D.E., a 25 de noviembre de 1968 en cuatro originales, dos en idioma alemán y dos en idioma español, siendo igualmente auténticos.

Por la República Federal de Alemania  
Ernst Ostermann von Roth

Por la República de Colombia  
Alfonso López Michelsen



**Gesetz**  
**zu dem Abkommen vom 23. Juli 1968**  
**zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Malaysia**  
**über den Luftverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten**  
**und darüber hinaus**

**Vom 27. Juni 1970**

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

**Artikel 1**

Dem in Kuala Lumpur am 23. Juli 1968 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Malaysia über den Luftverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus 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 15 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

-----  
Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet.

Bonn, den 27. Juni 1970

Für den Bundespräsidenten  
Der Präsident des Bundesrates  
Dt. Röder

Der Bundeskanzler  
Brandt

Der Bundesminister für Verkehr  
Leber

Der Bundesminister des Auswärtigen  
Scheel

**Abkommen  
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Malaysia  
über den Luftverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus**

**Agreement  
between the Federal Republic of Germany and Malaysia  
for Air Services between and beyond their Respective Territories**

**Perjanjian  
Antara Republik Persekutuan Jerman Dengan Malaysia  
Untuk Mengadakan Perkhidmatan2 Udara Di-antara  
Dan Di-luar Wilayah2-Nya Masing2**

DIE  
BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND  
und  
MALAYSIA

als Vertragsparteien des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt

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

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

Artikel 1

Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit der Zusammenhang nichts anderes erfordert,

1. „Zivilluftfahrt-Abkommen“: das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt einschließlich aller nach dessen Artikel 90 angenommenen Anhänge sowie aller Änderungen der Anhänge oder des Zivilluftfahrt-Abkommens selbst nach dessen Artikeln 90 und 94,
2. „Luftfahrtbehörde“: in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr und jede Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesem Minister gegenwärtig obliegenden Aufgaben ermächtigt ist; in bezug auf Malaysia den Minister für Verkehr und jede Person oder Stelle, die zur Ausübung der gegenwärtig dem Minister für Verkehr obliegenden Aufgaben oder ähnlicher Aufgaben ermächtigt ist,
3. „bezeichnetes Unternehmen“: ein Luftverkehrsunternehmen, das eine

THE FEDERAL  
REPUBLIC OF GERMANY  
and  
MALAYSIA

being parties to the Convention on International Civil Aviation, and

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1

For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires:

1. the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof;
2. the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Minister of Transport and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Federal Minister; and, in the case of Malaysia means the Minister of Transport and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Minister or similar functions;
3. the term "designated airline" means an airline which one Contracting

REPUBLIK PERSEKUTUAN JERMAN  
dan  
MALAYSIA,

sa-bagai pehak2 dalam Konvenshen berkenaan dengan Penerbangan Awam Antarabangsa, dan

DENGAN tujuan hendak membuat suatu Perjanjian bagi maksud mengadakan perkhidmatan2 udara di-antara dan di-luar wilayah2-nya masing2,

TELAH BERSETUJU SAPERTI BERIKUT:

Perkara 1

Bagi maksud Perjanjian ini, melainkan jika kandungan ayat-nya menghendaki ma'ana yang lain;

1. perkataan "Konvenshen" erti-nya Konvenshen berkenaan dengan Penerbangan Awam Antarabangsa yang terbuka untuk di-landafangani di-Chicago pada tujuh haribulan Disember, 1944, dan termasuk-lah apa2 Lampiran yang di-terima di-bawah Perkara 90 Konvenshen itu dan apa2 jua pindaan bagi Lampiran2 atau Konvenshen itu di-bawah Perkara 90 dan 94 Konvenshen itu;
2. perkataan "pehak-berkuasa2 penerbangan", berkenaan dengan Republik Persekutuan Jerman erti-nya Menteri Persekutuan bagi Pengangkutan dan mana2 orang atau badan yang di-beri kuasa menjalankan apa2 tugas yang pada masa sekarang ini di-jalankan oleh Menteri yang tersebut itu; dan berkenaan dengan Malaysia, erti-nya Menteri Pengangkutan dan mana2 orang atau badan yang di-beri kuasa menjalankan apa2 tugas yang pada masa sekarang ini di-jalankan oleh Menteri yang tersebut itu atau apa2 tugas yang sa-umpama-nya;
3. perkataan "Perkhidmatan penerbangan yang di-tetapkan" erti-nya

- |   |  |  |
|---|--|--|
| <p>Vertragspartei durch schriftliche Notifikation der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 für den Betrieb des Fluglinienverkehrs auf den in dieser Notifikation angeführten Linien bezeichnet hat,</p>  | <p>Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of the present Agreement, for the operation of air services on the routes specified in such notification;</p> | <p>suatu perkhidmatan penerbangan yang di-tetapkan oleh satu Pihak dalam Perjanjian ini, melalui pemberitahuan bertulis kepada Pihak yang satu lagi itu, mengikut Perkara 3 Perjanjian ini, untuk menjalankan perkhidmatan2 udara pada jalan2 yang di-tentukan dalam pemberitahuan itu;</p>  |
| <p>4. „Wechsel der Kapazität“: den Betrieb des Fluglinienverkehrs durch ein bezeichnetes Unternehmen in der Weise, daß ein Abschnitt der Linie von Luftfahrzeugen befliegen wird, die in der Kapazität von den in einem anderen Abschnitt eingesetzten Luftfahrzeugen verschieden sind,</p> | <p>4. the term "change of gauge" means the operation of an air service by a designated airline in such a way that one section of the route is flown by aircraft different in capacity from those used on another section;</p>      | <p>4. perkataan2 "perubahan daya muatan" erti-nya penjalanan sa-suatu perkhidmatan udara oleh sa suatu perkhidmatan penerbangan yang di-tetapkan dengan chara bahawa satu bahagian daripada jalan itu ada-lah di-gunakan oleh kapalterbang yang berlainan daya muatan-nya daripada kapalterbang yang di-gunakan pada suatu bahagian yang lain;</p> |
| <p>5. „Hoheitsgebiet“: in bezug auf einen Staat die der Staatshoheit, Oberhoheit, dem Schutze oder der Treuhandschaft dieses Staates unterstehenden Landgebiete und angrenzenden Hoheitsgewässer,</p>   | <p>5. the term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or trusteeship of that State; and</p>                                 | <p>5. perkataan "wilayah" berkenaan dengan sa-sabua Negeri erti-nya kawasan2 darat dan kawasan2 perayeran yang berdamping dengan-nya yang ada di-bawah kedaulatan, pertuanan, naongan atau peramanahan Negeri itu; dan</p>   |
| <p>6. „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“, „Luftverkehrsunternehmen“ und „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“: dasselbe wie in Artikel 96 des Zivilluftfahrt-Abkommens.</p>  | <p>6. the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.</p>                                     | <p>6. perkataan2 "perkhidmatan udara", "perkhidmatan udara antarabangsa", "perkhidmatan penerbangan" dan "berhenti bukan bagi maksud2 perdagangan" mempunyai erti2 yang di-untokkan kapada-nya masing2 dalam Perkara 96 Konvenshen itu.</p>  |

## Artikel 2

(1) Eine Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte zum Zwecke der Einrichtung eines planmäßigen Fluglinienverkehrs auf den in einem diplomatischen Notenwechsel festgelegten Linien (im folgenden als „vereinbarter Fluglinienverkehr“ und „festgelegte Linien“ bezeichnet).

(2) Vorbehaltlich dieses Abkommens genießen die von einer Vertragspartei bezeichneten Unternehmen beim Betrieb eines vereinbarten Fluglinienverkehrs auf einer festgelegten Linie folgende Rechte:

- a) Das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen,
- b) in dem genannten Hoheitsgebiet Landungen zu nichtgewerblichen Zwecken vorzunehmen und
- c) in dem genannten Hoheitsgebiet an den Punkten, die in dem erwähnten diplomatischen Notenwechsel für diese Linie festgelegt sind, zu landen, um im Rahmen des internationalen Verkehrs Fluggäste, Post und Fracht abzusetzen und aufzunehmen.

## Article 2

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in an exchange of Diplomatic Notes (hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes").

(2) Subject to the provisions of the present Agreement, the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following privileges:

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
- (c) to make stops in the said territory at the points specified for that route in the exchange of Diplomatic Notes for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, mail and cargo.

## Perkara 2

(1) Tiap2 satu Pihak dalam Perjanjian ini ada-lah memberi kepada Pihak yang satu lagi itu hak2 yang di-nyatakan dalam Perjanjian ini bagi maksud mengadakan perkhidmatan2 udara antarabangsa yang di-jadualkan pada jalan2 yang di-tentukan dalam suatu pertukaran Nota Diplomatik (di-bawah ini di-sebut "perkhidmatan2 yang di-persetujui" dan "jalan2 yang di-tentukan").

(2) Terta'alok kapada peruntokan2 Perjanjian ini, perkhidmatan2 penerbangan yang di-tetapkan oleh tiap2 satu Pihak dalam Perjanjian ini hendak-lah mendapat hak2 yang berikut dalam masa menjalankan sa-suatu perkhidmatan yang di-persetujui pada sa-suatu jalan yang di-tentukan:

- (a) terbang dengan tidak mendarat melalui wilayah Pihak yang satu lagi itu;
- (b) berhenti dalam wilayah yang tersebut itu bukan bagi maksud2 perdagangan; dan
- (c) berhenti dalam wilayah yang tersebut itu pada tempat2 yang di-tentukan bagi jalan itu dalam pertukaran Nota Diplomatik bagi maksud menurunkan dan mengambil naik perdagangan antarabangsa yang terdiri daripada penumpang2, mel dan barang2.

(3) Absatz 2 ist nicht so auszulegen, als werde den Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei das Recht übertragen, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zur entgeltlichen Beförderung Fluggäste, Post oder Fracht aufzunehmen, deren Bestimmungsort ein anderer Punkt im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei ist.

### Artikel 3

(1) Eine Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei ein oder mehrere Luftverkehrsunternehmen zur Durchführung des vereinbarten Fluglinienverkehrs auf den festgelegten Linien schriftlich bezeichnen.

(2) Nach Empfang der schriftlichen Bezeichnung erteilt die andere Vertragspartei, vorbehaltlich der Absätze 3 und 4, dem oder den bezeichneten Unternehmen unverzüglich die entsprechende Betriebsgenehmigung.

(3) Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei kann von einem durch die andere Vertragspartei bezeichneten Unternehmen den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, die Voraussetzungen der Gesetze und sonstigen Vorschriften zu erfüllen, die diese Luftfahrtbehörde im Einklang mit dem Zivilluftfahrt-Abkommen auf den Betrieb des internationalen gewerblichen Fluglinienverkehrs unter Anlegung eines vernünftigen Maßstabs üblicherweise anwendet.

(4) Eine Vertragspartei kann die Annahme der Bezeichnung eines Luftverkehrsunternehmens ablehnen und die Bewilligung der in Artikel 2 Absatz 2 aufgeführten Rechte verweigern oder widerrufen oder für die Ausübung dieser Rechte einem Luftverkehrsunternehmen die von ihr für erforderlich gehaltenen Auflagen machen, falls ihr nicht nachgewiesen wird, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Luftverkehrsunternehmen und die tatsächliche Kontrolle über dasselbe der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat, oder Staatsangehörigen dieser Vertragspartei zustehen.

(5) Ein bezeichnetes und mit einer Genehmigung versehenes Unternehmen kann, nachdem den Absätzen 1 und 2 entsprochen worden ist, den Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs jederzeit aufnehmen, vorausge-

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, mail or cargo carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

### Article 3

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

(2) On receipt of the designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisation.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by them in conformity with the provisions of the Convention to the operation of international commercial air services.

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline.

(5) At any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article have been complied with, an airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services provided that a service shall

(3) Tiada-lah apa2 jua dalam perenggan (2) Perkara ini boleh di-sitatkan sa-bagai memberi hak kepada perkhidmatan2 penerbangan kepunyaan satu Pihak dalam Perjanjian ini bagi mengambil penumpang2, mel atau barang2, di-dalam wilayah Pihak yang satu lagi itu, yang di-bawa untuk mendapat bayaran atau sewa dan yang di-tujukan ka-sasuatu tempat lain di-dalam wilayah Pihak yang satu lagi itu.

### Perkara 3

(1) Tiap2 satu Pihak dalam Perjanjian ini adalah berhak menetapkan dengan bertulis kepada Pihak yang satu lagi itu satu atau lebeh daripada satu perkhidmatan penerbangan bagi maksud menjalankan perkhidmatan2 yang di-persetujui pada jalan2 yang di-tentukan.

(2) Apabila di-terima penetapan itu, Pihak yang satu lagi itu, terta'alok kepada peruntukan2 perenggan (3) dan (4) Perkara ini, hendak-lah memberi dengan tidak lewat kebenaran yang berkenaan untuk menjalankan perkhidmatan itu kepada perkhidmatan atau perkhidmatan2 penerbangan yang di-tetapkan itu.

(3) Pihak-berkuasa2 penerbangan bagi satu Pihak dalam Perjanjian ini boleh menghendaki sa-suatu perkhidmatan penerbangan yang di-tetapkan oleh Pihak yang satu lagi itu supaya memuaskan hati-nya bahawa perkhidmatan penerbangan itu adalah berkelayakan memenuhi syarat2 yang di-tetapkan di-bawah undang2 dan peraturan2 yang biasa-nya dan menasabah di-kenakan oleh-nya ka-atas perjalanan perkhidmatan2 udara perniagaan antarabangsa pada menurut peruntukan2 Konvenshen itu.

(4) Tiap2 satu Pihak dalam Perjanjian ini ada-lah berhak menolak penetapan tentang sa-suatu perkhidmatan penerbangan dan tidak memberi atau membatalkan pemberian hak2 yang di-tetapkan dalam perenggan (2) Perkara 2 Perjanjian ini kepada sa-suatu perkhidmatan penerbangan atau mengenakan apa2 syarat yang di-fikirkan-nya perlu atas penggunaan hak2 itu oleh sa-suatu perkhidmatan penerbangan apabila ia-nya tidak puashati bahawa hakkepunyaan yang sa-benar dan kawalan yang berkesan bagi perkhidmatan penerbangan itu ada terletak pada Pihak dalam Perjanjian ini yang menetapkan perkhidmatan penerbangan itu atau pada warganegara2 Pihak dalam Perjanjian ini yang menetapkan perkhidmatan penerbangan itu.

(5) Pada bila2 masa sa-telah peruntukan2 perenggan (1) dan (2) Perkara ini di-tunaikan, sa-suatu perkhidmatan penerbangan yang sa-demikian di-tetapkan dan di-benarkan boleh-lah mula menjalankan perkhidmatan2 yang

setzt, daß ein nach Artikel 7 festgesetzter Tarif für diesen Verkehr in Kraft ist.

(6) Unterläßt es ein bezeichnetes Unternehmen, die Gesetze und sonstigen Vorschriften einer Vertragspartei, welche die Rechte nach Artikel 2 Absatz 2 gewährt, zu befolgen oder den Betrieb in Übereinstimmung mit diesem Abkommen durchzuführen, so kann diese Vertragspartei dem Luftverkehrsunternehmen die Ausübung dieser Rechte untersagen oder ihm die für die Ausübung der Rechte als notwendig erachteten Bedingungen auferlegen; Voraussetzung hierfür ist, daß dieses Recht nur nach Konsultation mit der anderen Vertragspartei ausgeübt wird, es sei denn, daß eine sofortige Aussetzung oder Auflage erforderlich ist, um weitere Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften zu verhindern.

#### Artikel 4

(1) Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte,

a) die sich an Bord von Luftfahrzeugen des bezeichneten Unternehmens der einen Vertragspartei bei der Ankunft im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei befinden und nicht ohne Zustimmung der Zollbehörden ausgeladen werden und

b) die in diesem Hoheitsgebiet an Bord dieser Luftfahrzeuge genommen werden,

sind, wenn sie zur ausschließlichen Verwendung durch Luftfahrzeuge dieses Luftverkehrsunternehmens oder in solchen beim Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs bestimmt sind, vorbehaltlich der Beachtung der sonstigen zollrechtlichen Erfordernisse der letztgenannten Vertragspartei frei von Zöllen, Untersuchungsgebühren und ähnlichen staatlichen oder örtlichen Abgaben und Gebühren im Hoheitsgebiet der letztgenannten Vertragspartei, und zwar auch dann, wenn sie durch Luftfahrzeuge oder in solchen während des Fluges über diesem Hoheitsgebiet verwendet oder verbraucht werden.

(2) Treibstoffe und Schmieröle, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei genommen und in

not be operated unless a tariff established in accordance with the provisions of Article 7 of the present Agreement is in force in respect of that service.

(6) Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws or regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

#### Article 4

(1) Fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores:

(a) on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party on arrival in the territory of the other Contracting Party and not unloaded from the aircraft without the consent of the customs authorities, and

(b) taken on board those aircraft in that territory,

if intended solely for use by or in aircraft of that airline in the operation of the agreed services shall, subject to compliance in other respects with the customs requirements of the latter Contracting Party, be exempted from customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges imposed in the territory of the latter Contracting Party, even though they are used in or consumed by the aircraft on flights in that territory.

(2) Fuel and lubricating oils taken on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in international air

di-persetujui itu dengan syarat sesuatu perkhidmatan tidak boleh dijalankan melainkan sa-suatu tarif yang telah di-tetapkan mengikut peruntukan2 Perkara 7 Perjanjian ini ada berjalan kuatkuasanya berkenaan dengan perkhidmatan itu.

(6) Tiap2 satu Pihak dalam Perjanjian ini adalah berhak menggantung penggunaan hak2 yang di-nyatakan dalam perenggan (2) Perkara 2 Perjanjian ini oleh sa-suatu perkhidmatan penerbangan, atau mengenakan apa2 syarat yang di-fikirkan-nya perlu atas penggunaan hak2 itu oleh sa-suatu perkhidmatan penerbangan apabila perkhidmatan penerbangan itu tidak menurut undang2 atau peratoran2 Pihak yang memberi hak2 itu atau pun tidak menjalankan perkhidmatan mengikut syarat2 yang di-tetapkan dalam Perjanjian ini; dengan syarat hak seperti itu boleh-lah di-gunakan hanya sa-lepas berunding dengan Pihak yang satu lagi itu, melainkan jika syarat2 itu mustahak di-gantung atau di-kenakan dengan segera untuk mengelakkan undang2 atau peratoran2 itu daripada di-langgar lagi.

#### Perkara 4

(1) Bahanapi, minyak2 pelicin, barang2 ganti alatan2 dan bekalan2 biasa bagi kapalterbang:

(a) yang ada dalam kapalterbang bagi perkhidmatan penerbangan yang di-tetapkan kepunyaan satu Pihak dalam Perjanjian ini tatkala sampai di-dalam wilayah Pihak yang satu lagi itu dan tidak di-turunkan dari kapalterbang itu dengan tiada kebenaran pihak-berkuasa kastam dan

(b) yang di-bawa naik ka-dalam kapalterbang2 itu dalam wilayah itu,

Jika di-maksudkan sa-mata2 untuk digunakan oleh atau di-dalam kapalterbang bagi perkhidmatan penerbangan itu pada menjalankan perkhidmatan2 yang di-persetujui itu hendak-lah, terta'alok kepada penunaian kehendak2 kastam bagi Pihak dalam Perjanjian ini yang tersebut kemudian itu tentang perkara2 lain, di-kecualikan daripada chukai2 kastam, bayaran2 pemereksaan dan chukai dan bayaran di-peringkat negara atau tampatan yang sa-umpama itu yang dikenakan dalam wilayah Pihak dalam Perjanjian ini yang tersebut kemudian itu, walau pun ia di-gunakan di-dalam atau oleh kapalterbang itu dalam penerbangan2-nya dalam wilayah itu.

(2) Bahanapi dan minyak2 pelicin yang di-bawa naik ka-dalam kapalterbang bagi sa-suatu perkhidmatan penerbangan yang di-tetapkan kepunyaan mana2 satu Pihak dalam Per-

internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, bleiben ebenfalls frei von etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben.

(3) Die in den Absätzen 1 und 2 genannte Behandlung erfolgt zusätzlich zu und unbeschadet derjenigen, zu deren Gewährung jede Vertragspartei nach Artikel 24 des Zivilluftfahrt-Abkommens verpflichtet ist.

#### Artikel 5

(1) Den Luftverkehrsunternehmen beider Vertragsparteien wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den vereinbarten Fluglinienverkehr auf den festgelegten Linien zwischen ihren Hoheitsgebieten zu betreiben.

(2) Bei dem Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs nehmen die Luftverkehrsunternehmen jeder Vertragspartei auf die Interessen der Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der von den letzteren ganz oder teilweise auf den gleichen Linien betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der von den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien unterhaltene vereinbarte Fluglinienverkehr entspricht dem öffentlichen Verkehrsbedürfnis auf den festgelegten Linien und dient vor allem dazu, im Rahmen eines angemessenen Ladefaktors ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das dem laufenden und voraussichtlichen Beförderungsbedarf für Fluggäste, Post und Fracht aus oder nach dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, welche das Unternehmen bezeichnet hat. Das Beförderungsangebot für das Aufnehmen und Absetzen von Fluggästen, Post und Fracht an Punkten der festgelegten Linien in den Hoheitsgebieten von Staaten, die das Unternehmen nicht bezeichnet haben, wird nach dem allgemeinen Grundsatz bereitgestellt, daß es anzupassen ist

- a) an die Bedürfnisse des Verkehrs nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat,
- b) an das Verkehrsbedürfnis des von dem Luftverkehrsunternehmen durchflogenen Gebietes unter Be-

services, shall also be exempted from any other special excise charges.

(3) The treatment set out in paragraphs (1) and (2) of this Article shall be in addition to and without prejudice to that which each Contracting Party is under obligation to accord under Article 24 of the Convention.

#### Article 5

(1) There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

(2) In operating the agreed services, the airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonable anticipated requirements for the carriage of passengers, mail and cargo originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers, mail and cargo both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of other trans-

janjian ini dalam wilayah Pihak yang satu lagi itu dan di-gunakan dalam perkhidmatan2 udara antarabangsa, hendak-lah juga di-kecualikan daripada apa2 jua bayaran eksais khas yang lain.

(3) Layanan yang dinyatakan dalam perenggan (1) dan (2) Perkara ini ada-lah tambahan kepada apa2 dan tidak menyetoh apa2 yang tiap2 satu Pihak dalam Perjanjian ini bertanggung memberi di-bawah Perkara 24 Konvenshen itu.

#### Perkara 5

(1) Maka hendak-lah ada peluang yang baik dan sama bagi perkhidmatan2 penerbangan kedua2 Pihak dalam Perjanjian ini untuk menjalankan perkhidmatan2 yang di-persetujui itu pada jalan2 yang di-tentukan di-antara wilayah2-nya masing2.

(2) Pada menjalankan perkhidmatan2 yang di-persetujui itu, perkhidmatan2 penerbangan tiap2 satu Pihak dalam Perjanjian ini hendak-lah mengambil kira tentang kepentingan2 perkhidmatan2 penerbangan Pihak yang satu lagi itu supaya tidak menyetoh dengan tidak berpatutan perkhidmatan2 yang di-adakan oleh Pihak yang tersebut kemudian itu pada kesemua atau sa-bahagian2 daripada jalan2 itu juga.

(3) Perkhidmatan2 yang di-persetujui yang di-adakan oleh perkhidmatan2 penerbangan yang di-tetapkan kepunyaan Pihak2 dalam Perjanjian ini hendak-lah sa-berapa boleh berpadanan dengan kehendak2 'awam berkenaan dengan pengangkutan pada jalan2 yang di-tentukan itu dan sa-bagai matlamat-nya yang utama hendak-lah mengadakan2, berdasarkan muatan yang berpatutan, daya muatan yang cukup bagi membawa penumpang2, mel dan barang2 yang biasanya ada dan sa-patut-nya di-jangka ada yang datang dari wilayah2 atau yang menuju ka-wilayah2 Pihak dalam Perjanjian ini yang telah menetapkan perkhidmatan penerbangan itu. Peruntukan berkenaan dengan membawa penumpang2, mel dan barang2 yang di-bawa naik dan di-turunkan kedua2-nya di-tempat2 pada jalan2 yang di-tentukan dalam wilayah2 Negara2 yang lain daripada negara yang menetapkan perkhidmatan penerbangan itu hendak-lah di-buat mengikut perinsip2 'am bahawa daya muatan hendak-lah berpadanan dengan:

- (a) kahendak2 untuk membawa perdagangan ka-wilayah dan dari wilayah Pihak dalam Perjanjian ini yang telah menetapkan perkhidmatan penerbangan itu;
- (b) kehendak2 untuk membawa perdagangan bagi kawasan yang dilalui oleh perkhidmatan penerban-

rücksichtigung der sonstigen von Luftverkehrsunternehmen der in diesem Gebiet liegenden Staaten eingerichteten Beförderungsdienste und

c) an die Bedürfnisse des Durchgangsverkehrs von Luftverkehrsunternehmen.

Artikel 6

Ein von einer Vertragspartei bezeichnetes Unternehmen nimmt einen Wechsel der Kapazität an einem Punkt im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei nur unter folgenden Bedingungen vor:

1. daß dies aus Gründen der Wirtschaftlichkeit des Betriebes gerechtfertigt ist;
2. daß die Kapazität der Luftfahrzeuge, die auf dem vom Bestimmungsflughafen im Hoheitsgebiet der erst-erwähnten Vertragspartei entfernten Abschnitt eingesetzt sind, geringer ist als diejenige der Luftfahrzeuge, die den näheren Abschnitt befliegen;
3. daß die Luftfahrzeuge mit geringerer Kapazität nur in Verbindung mit Luftfahrzeugen größerer Kapazität betrieben werden und daß dies planmäßig geschieht; die erstgenannten müssen den Flugplatz, auf dem der Wechsel stattfindet, zu dem Zwecke anfliegen, den Verkehr von und zu den Luftfahrzeugen mit größerer Kapazität durchzuführen; ihre Kapazität wird unter Berücksichtigung dieses Zweckes festgelegt;
4. daß ein entsprechendes Volumen an Durchgangsverkehr vorhanden ist;
5. daß Artikel 5 für alle in bezug auf den Wechsel der Kapazität getroffenen Abmachungen maßgebend ist.

Artikel 7

(1) Die Höhe der Tarife für den vereinbarten Fluglinienverkehr wird angemessen festgesetzt, und zwar unter gebührender Berücksichtigung aller einschlägigen Faktoren, einschließlich der Betriebskosten, eines angemessenen Gewinns, der Art der Dienste auf den verschiedenen Linien (beispielsweise Geschwindigkeit und Unterbringung) und der Tarife anderer Luftverkehrsunternehmen für irgendeinen Teil der festgelegten Linien.

(2) Die in Absatz 1 erwähnten Tarife und die damit zusammenhängen-

port services established by airlines of the States comprising the area; and

(c) the requirements of through air-line operation.

Article 6

A designated airline of one Contracting Party may make a change of gauge at a point in the territory of the other Contracting Party only on the following conditions:

1. that it is justified by reason of economy of operation;
2. that the aircraft used on the section more distant from the terminal in the territory of the former Contracting Party are smaller in capacity than those used on the nearer section;
3. that the aircraft of smaller capacity shall operate only in connexion with the aircraft of larger capacity and shall be scheduled so to do; the former shall arrive at the point of change for the purpose of carrying traffic transferred from, or to be transferred into, the aircraft of larger capacity; and their capacity shall be determined with primary reference to this purpose;
4. that there is an adequate volume of through traffic; and
5. that the provisions of Article 5 of the present Agreement shall govern all arrangements made with regard to change of gauge.

Article 7

(1) The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of the services on the various routes (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified routes.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article, together with

gan itu sa-telah mengambil kira tentang perkhidmatan2 pengangkutan lain yang di-adakan oleh perkhidmatan2 penerbangan Negara2 yang terkandung dalam kawasan itu; dan

(c) kehendak2 perkhidmatan penerbangan yang lalu terus

Perkara 6

Sa-suatu perkhidmatan penerbangan yang di-tetapkan kepunyaan satu Pihak dalam Perjanjian ini boleh membuat sa-suatu perubahan daya muatan di-sasuat tempat di-dalam wilayah Pihak yang satu lagi itu hanya atas syarat2 yang berikut sahaja:

1. Bahawa perubahan daya muatan itu ada-lah patut dari segi menjimatkan belanja menjalankan perkhidmatan;
2. bahawa kapalterbang yang di-gunakan pada bahagian yang lebeh jauh daripada tempat perhentian di-dalam wilayah Pihak dalam Perjanjian ini yang tersebut dahulu itu ada-lah lebeh kecil daya muatannya daripada yang di-gunakan pada bahagian yang lebeh dekat itu;
3. bahawa kapalterbang yang daya muatannya lebeh kecil itu hendaklah di-jalankan hanya berhubung dengan kapalterbang yang lebeh besar daya muatannya dan hendaklah di-jadualkan sa-demikian itu; kapalterbang yang daya muatannya lebeh kecil itu hendaklah tiba di-tempat perubahan itu bagi maksud membawa perdagangan yang di-pindahkan daripada atau kepada kapalterbang yang lebeh besar daya muatannya itu; dan daya muatan kapalterbang2 itu hendaklah di-tentukan dengan memberi perhatian utama kepada maksud ini;
4. bahawa banyaknya perdagangan yang terus ada memadai; dan
5. bahawa peruntokan2 Perkara 5 Perjanjian ini hendaklah berkuatkuasa terhadap segala perkara yang dibuat berkenaan dengan perubahan daya muatan.

Perkara 7

(1) Tarif2 bagi sa-suatu perkhidmatan yang dipersetujui hendaklah di-tetapkan mengikut tingkat yang berpatutan, dengan memberi perhatian yang patut kepada segala perkara yang berkaitan termasuk belanja menjalankan perkhidmatan, untong yang berpatutan, sifat2 perkhidmatan pada berbagai2 jalan (seperti darjah laju dan tempat duduk) dan tarif2 bagi perkhidmatan2 penerbangan yang lain bagi mana2 bahagian daripada jalan2 yang di-tentukan itu.

(2) Tarif2 yang tersebut dalam perenggan (1) Perkara ini, bersama2

den Agenturprovisionsätze werden, wenn möglich, für jede der festgelegten Linien zwischen den beteiligten bezeichneten Unternehmen in Beratung mit anderen Luftverkehrsunternehmen, welche die ganze oder einen Teil dieser Strecke betreiben, vereinbart; eine solche Vereinbarung wird möglichst durch das Tariffestsetzungsverfahren des Internationalen Lufttransportverbandes getroffen. Die so vereinbarten Tarife unterliegen der Genehmigung der Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien und werden den Luftfahrtbehörden spätestens dreißig Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten vorgelegt. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

(3) Können die bezeichneten Unternehmen sich auf einen dieser Tarife nicht einigen oder kommt aus einem anderen Grund eine Tarifvereinbarung nach Absatz 2 nicht zustande, so versuchen die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien, den Tarif in gegenseitigem Einvernehmen festzusetzen.

(4) Können die Luftfahrtbehörden sich nicht über die Genehmigung eines ihnen nach Absatz 2 vorgelegten Tarifes oder über die Festsetzung eines Tarifes nach Absatz 3 einigen, so wird die Meinungsverschiedenheit nach Artikel 12 geregelt.

(5) Ein Tarif, mit dem die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei nicht einverstanden ist, kann nur nach Artikel 12 Absatz 3 in Kraft treten.

(6) Sind nach Maßgabe dieses Artikels Tarife festgesetzt worden, so behalten sie so lange Gültigkeit, bis in Übereinstimmung mit diesem Artikel oder auf Grund einer Entscheidung nach Artikel 12 Absatz 3 neue Tarife festgesetzt worden sind.

#### Artikel 8

Eine Vertragspartei gewährt den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, alle Gewinnerschüsse, gleichviel in welcher

the rates of agency commission used in conjunction with them shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned, in consultation with other airlines operating over the whole or part of that route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, and shall be submitted to the aeronautical authorities not less than thirty days prior to the proposed date of their introduction. This period may be reduced in special cases if the aeronautical authorities so agree.

(3) If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

(4) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (2) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (3), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 12 of the present Agreement.

(5) No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provisions of paragraph (3) of Article 12 of the present Agreement.

(6) When tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article these tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article, or by a decision under Article 12 of the present Agreement.

#### Article 8

Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right to transfer to their head offices in Deutschmarks or

dengan kadar2 komishen untuk ejen yang di-pakai berhubung dengan-nya hendak-lah, jika boleh, di-persetujui mengenai tiap2 satu daripada jalan2 yang di-tentukan di-antara perkhidmatan2 penerbangan yang di-tetapkan yang berkenaan itu, dengan berunding dengan perkhidmatan2 penerbangan yang lain yang ada menjalankan perkhidmatan pada semua atau sabahagian daripada jalan itu, dan persetujuan seperti itu jika boleh, hendak-lah di-chapai melalui alat penetapan kadar bagi Persatuan Pengangkutan Udara Antarabangsa, Tarif2 yang sa-demikian di-persetujui hendak-lah ter-ta'alok kepada kelulusan dari pehak-berkuasa2 penerbangan bagi kedua2 Pihak dalam Perjanjian ini, dan hendak-lah di-kemukakan kepada pehak-berkuasa2 penerbangan itu tidak kurang daripada tiga puluh hari sebelum tarikh yang di-chadangkan untuk menguatkuasakan-nya. Tempoh ini boleh di-kurangkan dalam hal2 yang khas jika pehak-berkuasa2 penerbangan itu bersetuju sa-demikian.

(3) Jika perkhidmatan2 penerbangan yang di-tetapkan itu tidak dapat bersetuju atas mana2 jua daripada tarif2 ini, atau jika oleh kerana sa-suatu sebab yang lain sa-patut tarif tidak dapat di-persetujui mengikut peruntukan2 perenggan (2) Perkara ini, maka pehak-berkuasa2 penerbangan bagi Pihak2 dalam Perjanjian ini hendak-lah berusaha menetapkan tarif itu dengan jalan membuat persetujuan di-antara mereka sendiri.

(4) Jika pehak-berkuasa2 penerbangan itu tidak dapat bersetuju atas kelulusan sa-suatu tarif yang di-kemukakan kepada-nya menurut perenggan (2) Perkara ini atau atas penetapan sa-suatu tarif menurut perenggan (3), maka pertikaian itu hendak-lah diselesaikan mengikut peruntukan2 Perkara 12 Perjanjian ini.

(5) Tiada sa-suatu tarif boleh berkuatkuasa jika pehak-berkuasa2 penerbangan bagi mana2 satu Pihak dalam Perjanjian ini tidak puashati dengan-nya melainkan mengikut peruntukan2 perenggan (3) Perkara 12 Perjanjian ini.

(6) Apabila tarif2 telah di-tetapkan mengikut peruntukan2 Perkara ini maka tarif2 ini hendak-lah sentiasa berkuatkuasa sa-hingga tarif2 baharu ada di-tetapkan mengikut peruntukan2 Perkara ini, atau menurut suatu keputusan di-bawah Perkara 12 Perjanjian ini.

#### Perkara 8

Tiap2 satu Pihak dalam Perjanjian ini memberi kepada perkhidmatan2 penerbangan yang di-tetapkan kepunyaan Pihak yang satu lagi itu hak



Währung sie eingenommen wurden, in Malaysischen Dollars, in Pfund Sterling oder Deutscher Mark an ihre Hauptbüros zu transferieren, und zwar zu dem im Zeitpunkt der Überweisung gültigen Wechselkurs.

Malaysian dollars or sterling at the prevailing rate of exchange in the official market at the time of remittance all surplus earnings whatever the currency in which they were earned.

bagi memindahkan segala pendaftapannya yang berlebehan dengan apa jua matawang ia telah di-pero! hi ka-ibu-pejabat-nya dengan matawang ringgit Malaysia, sterlin atau Deutschmarks mengikut kadar pertukaran yang ada di-pakai dalam pasaran rasmi pada masa penghantaran itu.

#### Artikel 9

Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei übermittelt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen, die zum Zwecke der Überprüfung der im vereinbarten Fluglinienverkehr von den bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei bereitgestellten Kapazität billigerweise verlangt werden können. Diese Unterlagen enthalten alle Angaben, die erforderlich sind, um den Umfang des von diesen Luftverkehrsunternehmen im vereinbarten Fluglinienverkehr durchgeführten Verkehrs sowie dessen Herkunft und Bestimmung zu ermitteln.

#### Article 9

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

#### Perkara 9

Pihak-berkuasa2 penerbangan bagi mana2 satu Pihak dalam Perjanjian ini hendak-lah memberi kepada pihak-berkuasa penerbangan bagi Pihak yang satu lagi itu apabila di-minta oleh-nya sa-suatu kenyataan perangkaan mengikut tempoh atau lain2 kenyataan perangkaan sa-bagaimana yang patut di-kehendaki bagi maksud mengulang kaji daya muat yang diadakan bagi perkhidmatan2 yang di-persetujui itu oleh perkhidmatan2 penerbangan yang di-tetapkan kepunyaan Pihak yang pertama itu. Kenyataan2 seperti itu hendak-lah termasuk segala ma'lumat yang di-kehendaki untuk menentukan banyak-nya perdagangan yang di-bawa oleh perkhidmatan2 penerbangan itu dalam perkhidmatan2 yang di-persetujui itu dan tempat2 dari mana datang-nya perdagangan itu dan tempat2 yang di-tuju oleh perdagangan itu.

#### Artikel 10

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet ein regelmäßiger und häufiger Meinungs-austausch statt, um eine enge Zusammenarbeit in allen Angelegenheiten sicherzustellen, welche die Durchführung dieses Abkommens berühren.

#### Article 10

There shall be regular and frequent exchanges of views between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of the present Agreement.

#### Perkara 10

Maka hendak-lah lazim dan kerap kali di-adakan pertukaran fikiran di-antara pihak-berkuasa2 penerbangan bagi Pihak2 dalam Perjanjian ini untuk membolehkan kerjasama yang rapat dalam semua perkara mengenai penunaian Perjanjian ini.

#### Artikel 11

(1) Hält eine Vertragspartei die Änderung einer Bestimmung dieses Abkommens und des Fluglinienplans für wünschenswert, so kann sie eine Konsultation zwischen den Vertragsparteien beantragen. Diese Konsultation beginnt binnen sechzig Tagen nach Eingang des Antrages; eine gegebenenfalls zwischen den Vertragsparteien vereinbarte Änderung tritt in Kraft, sobald sie nach Erfüllung der verfassungsrechtlichen Erfordernisse beider Vertragsparteien durch diplomatischen Notenwechsel bestätigt worden ist.

#### Article 11

(1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement and the route schedule, it may request consultation between the two Contracting Parties. Such consultation shall begin within sixty days from the date of the receipt of the request, and the modification, if agreed between the Contracting Parties shall come into effect when, after the constitutional requirements of each Contracting Party have been fulfilled, it has been confirmed by an exchange of Notes.

#### Perkara 11

(1) Jika mana2 satu Pihak dalam Perjanjian ini fikirkan patut di-ubah mana2 peruntukan Perjanjian ini dan jadual itu, maka ia boleh-lah meminta supaya perundingan di-adakan Pihak2 dalam Perjanjian ini. Perundingan itu hendak-lah di-mulakan dalam masa enam puluh hari dari tarikh permintaan itu di-terima, dan perubahan itu, jika ia di-persetujui antara Pihak2 dalam Perjanjian ini hendak-lah berjalan kuatkuasa-nya apabila ia di-sahkan dengan jalan pertukaran Nota sa-telah kehendak2 perlembagaan bagi tiap2 satu Pihak dalam Perjanjian ini di-penuhi.

(2) Tritt ein allgemeines, mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen für die Vertragsparteien in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen

(2) If a general multilateral convention concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of the multilateral convention shall prevail. Any discussions with a view to determin-

(2) Jika sa-suatu perjanjian umum yang di-buat di-antara lebih daripada dua pihak berkenaan dengan pengangkutan udara ada berjalan kuatkuasa-nya terhadap kedua2 Pihak dalam Perjanjian ini maka peruntukan2

dieses Abkommen aufhebt, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden in Übereinstimmung mit Absatz 1 statt.

ing the extent to which the present Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention, shall take place in accordance with paragraph (1) of this Article.

perjanjian yang di-buat di-antara lebeh daripada dua pihak itu hendak-lah di-pakai. Apa2 jua perbincangan dengan tujuan hendak menentukan satakat mana Perjanjian ini di-tamatkan, di-atasi, di-pinda atau di-tambah oleh peruntukan2 perjanjian yang di-buat di-antara lebeh daripada dua pihak itu, hendak-lah di-jalankan mengikut ketentuan (1) Perkara ini.

#### Artikel 12

(1) Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens bemühen sich die Vertragsparteien zunächst, diese auf dem Verhandlungswege beizulegen.

(2) Kommen die Vertragsparteien auf dem Verhandlungswege zu keiner Regelung, so kann die Meinungsverschiedenheit auf Antrag einer Vertragspartei einem aus drei Schiedsrichtern bestehenden Schiedsgericht zur Entscheidung vorgelegt werden; jede Vertragspartei benennt einen Schiedsrichter; der dritte wird von den beiden so benannten Schiedsrichtern bestellt. Jede Vertragspartei benennt einen Schiedsrichter innerhalb von sechzig Tagen, nachdem die eine Vertragspartei von der anderen eine diplomatische Note mit der Mitteilung erhalten hat, daß sie eine schiedsgerichtliche Entscheidung der Meinungsverschiedenheit beantragt; der dritte Schiedsrichter ist innerhalb von weiteren sechzig Tagen zu bestellen. Unterläßt es eine Vertragspartei, einen Schiedsrichter innerhalb der festgesetzten Frist zu benennen oder wird der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der festgesetzten Frist bestellt, so kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bitten, einen oder mehrere Schiedsrichter, je nach Lage des Falles, zu bestellen. Das Schiedsgericht regelt sein Verfahren selbst.

(3) Jede Entscheidung des Schiedsgerichts nach Absatz 2 ist für beide Vertragsparteien bindend.

(4) Wenn und solange es eine Vertragspartei oder ein von einer Vertragspartei bezeichnetes Unternehmen versäumt, eine nach Absatz 2 ergangene Entscheidung zu befolgen, kann die andere Vertragspartei alle Rechte

#### Article 12

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by one Contracting Party from the other of a Diplomatic Note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. The arbitral tribunal shall determine its own rules of procedure.

(3) Any decision of the arbitral tribunal given under paragraph (2) of this Article shall be binding on both Contracting Parties.

(4) If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold

#### Perkara 12

(1) Jika sa-suatu pertikaian timbul antara Pihak2 dalam Perjanjian ini berkenaan dengan tafsiran atau pemakaian Perjanjian ini, maka Pihak2 dalam Perjanjian ini hendak-lah pertamanya berusaha menyelesaikannya dengan jalan berunding di-antara mereka sendiri.

(2) Jika Pihak2 dalam Perjanjian ini tidak dapat mencapai sa-suatu penyelesaian dengan jalan berunding, maka boleh-lah pertikaian itu atas permintaan mana2 satu Pihak dalam Perjanjian ini di-kemukakan untuk mendapat keputusan kepada suatu badan pengadilan yang mengandungi tiga orang penimbangtara, sa-orang di-namakan oleh tiap2 satu Pihak dalam Perjanjian ini dan yang ketiganya di-lantek oleh dua orang yang sa-demikian di-namakan itu. Tiap2 satu Pihak dalam Perjanjian ini hendak-lah menamakan sa-orang penimbangtara dalam masa enam puluh hari dari tarikh satu Pihak dalam Perjanjian ini menerima daripada Pihak yang satu lagi itu suatu nota diplomatik meminta pertikaian itu diselesaikan dengan jalan timbangtara dan penimbangtara yang ketiga itu hendak-lah di-lantek dalam masa tempoh enam puluh hari kemudian-nya. Jika mana2 satu Pihak dalam Perjanjian ini tidak menamakan sa-orang penimbangtara dalam masa yang di-nyatakan itu atau jika penimbangtara yang ketiga itu tidak di-lantek dalam masa yang di-nyatakan itu, maka yang di-Pertua Majlis bagi Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa boleh-lah diminta oleh mana2 satu Pihak dalam Perjanjian ini supaya melantek sa-orang atau beberapa orang penimbangtara mengikut sa-bagaimana yang di-kehendaki oleh perkara itu. Badan pengadilan timbangtara itu hendak-lah menetapkan cara2 peratorannya sendiri.

(3) Apa2 jua keputusan badan penimbangtara yang di-beri di-bawah perenggan (2) Perkara ini hendak-lah mengikut kedua2 Pihak dalam Perjanjian ini.

(4) Jika dan sa-lagi mana2 satu Pihak dalam Perjanjian ini atau sa-suatu perkhidmatan penerbangan yang di-tetapkan kepunyaan mana2 satu Pihak dalam Perjanjian ini tidak mematuhi sa-suatu keputusan yang telah

einschränken, vorenthalten oder widerrufen, die sie auf Grund dieses Abkommens der säumigen Vertragspartei oder deren bezeichnetem Unternehmen oder den säumigen bezeichneten Unternehmen gewährt hat.

or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline or airlines of that Contracting Party or to the designated airline in default.

di-beri di-bawah perenggan (2) Perkara ini, maka Pihak yang satu lagi itu boleh menghadkan, tidak memberi atau membatalkan apa2 hak yang telah di-berikan-nya pada menurut Perjanjian ini kepada Pihak dalam Perjanjian ini yang tidak mematuhi keputusan itu atau kepada perkhidmatan atau perkhidmatan2 penerbangan yang di-tetapkan kepunyaan Pihak yang tersebut itu atau pun kepada perkhidmatan penerbangan yang di-tetapkan yang tidak mematuhi keputusan itu.

(5) Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Obmanns sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen.

(5) Each of the Contracting Parties shall bear the expenses of its own member as well as of its representation in the proceedings at the arbitral tribunal; the expenses of the chairman and any other expenses shall be borne in equal parts by both Contracting Parties.

(5) Tiap2 satu Pihak dalam Perjanjian ini hendak-lah menanggung perbelanjaan2 bag ahli2 sendiri serta jua bagi perwakilan-nya dalam perbicaraan2 di-hadapan badan pengadilan itu, perbelanjaan2 bagi pengerusi-nya dan apa2 perbelanjaan lain hendak-lah di-tanggung sama2 banyak-nya oleh kedua2 Pihak dalam Perjanjian ini.

Artikel 13

Eine Vertragspartei kann die andere Vertragspartei jederzeit von ihrem Wunsch in Kenntnis setzen, dieses Abkommen zu beenden. Diese Kündigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen. Im Falle der Kündigung tritt dieses Abkommen zwölf Monate nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern nicht die Kündigung vor Ablauf dieser Zeit durch Vereinbarung zurückgenommen wird. Wird der Eingang der Kündigung von der anderen Vertragspartei nicht bestätigt, so gilt als Eingangstag der vierzehnte Tag nach dem Eingang der Kündigung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation.

Article 13  
Either Contracting Party may at any time give notice to the other if it desires to terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, the present Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Perkara 13

Mana2 satu Pihak dalam Perjanjian ini boleh pada bila2 masa memberitahu kepada pihak yang satu lagi itu jika ia berkehendak menamatkan Perjanjian ini. Pemberitahu yang sa-umpama itu hendak-lah di-hantar serentak kepada Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa. Jika pemberitahu yang sa-umpama itu di-beri maka akan tamat-lah Perjanjian ini dua belas bulan sa-lepas tarikh pemberitahu itu di-terima oleh Pihak yang satu lagi itu, melainkan jika pemberitahu menamatkan itu di-tarek balek dengan persetujuan sa-belum habis tempoh yang tersebut. Jika sa-kiranya tidak ada pengakuan terima daripada Pihak yang satu lagi itu, maka pemberitahu itu hendak-lah disifakkan sa-bagai telah di-terima empat belas hari sa-lepas daripada pemberitahu itu di-terima oleh Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa.

Artikel 14

Dieses Abkommen und jeder Notewechsel nach den Artikeln 2 und 11 werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung mitgeteilt.

Article 14  
The present Agreement and any exchange of Notes in accordance with Articles 2 and 11 shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

Perkara 14

Perjanjian ini dan apa2 jua Petukaran Nota mengikut Perkara2 dan 11 hendak-lah di-daftarkan dengan Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa.

Artikel 15

Dieses Abkommen tritt dreißig Tage nach dem Tag in Kraft, an dem die Regierung der Bundesrepublik Deutschland der Regierung von Malaysia mitteilt, daß die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Abkommens erfüllt sind.

Article 15  
The present Agreement shall enter into force thirty days from the date on which the Federal Republic of Germany shall have informed Malaysia that the constitutional requirements for such entry into force have been fulfilled.

Perkara 15

Perjanjian ini hendak-lah berjalan kuatkuasa-nya sa-lepas tiga puluh puluh hari dari tarikh Republik Persekutuan Jerman telah memberi tahu Malaysia bahawa kehendak2 perlembagaan bagi berjalan-nya kuatkuasa itu telah di-tunaikan.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten dieses Abkommen unterschrieben.

GESCHEHEN zu Kuala Lumpur am 23. Juli 1968 in sechs Urschriften, je zwei in deutscher, malaiischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised thereto, have signed the present Agreement.

DONE at Kuala Lumpur this 23rd day of July 1968 in six originals, two each in the German, Malay and English languages, all six texts being equally authentic.

PADA MENYAKSIKAN HAL2 DI-ATAS, yang bertanda tangan di-bawah ini, sa-bagai di-beri kuasa dengan sempurna berkenaan-nya, telah menandatangani Perjanjian ini.

DI-PERBUAT di Kuala Lumpur pada 23 haribulan Julai 1968 dalam enam salinan asal, dua dalam bahasa Jerman, dua dalam Bahasa Melayu dan dua dalam Bahasa Inggeris, keenam2 nashkah itu ada-lah sama sah-nya.

Für die  
Bundesrepublik Deutschland  
Böhling

For the  
Federal Republic of Germany  
Böhling

Bagi Pihak  
Persekutuan Republik Jerman  
Böhling

Für Malaysia  
Sardon bin Haji Jubir

For Malaysia  
Sardon bin Haji Jubir

Bagi Pihak Malaysia  
Sardon bin Haji Jubir

---

**Gesetz  
zur Änderung des Deutschen Teil-Zolltarifs  
(Speiseessig)  
Vom 27. Juni 1970**

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

Der Zolltarif (§ 1 des Zolltarifgesetzes vom 23. Dezember 1960 — Bundesgesetzbl. II S. 2425 — in der Fassung des Gesetzes zur Änderung des Zolltarifgesetzes vom 20. Dezember 1968 — Bundesgesetzblatt II S. 1223) in der unter der Bezeichnung „Deutscher Teil-Zolltarif“ geltenden Fassung wird abweichend vom Gemeinsamen Zolltarif der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft [Anhang zur Verordnung (EWG) Nr. 2451/69 des Rates vom 8. Dezember 1969 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 950/68 über den Gemeinsamen Zolltarif, Teil I Einführende Vorschriften, Titel I B Nr. 3 — Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften 1969 Nr. L 311] nach Maßgabe der Anlage geändert.

§ 2

Der Bundesminister der Finanzen kann durch Rechtsverordnung die im Anhang aufgeführten Zollsätze entsprechend der hierzu vom Rat oder der Kommission der Europäischen Gemeinschaften erlassenen Rechtsakte über die Höhe der Abgabe ändern oder aufheben.

§ 3

Dieses Gesetz gilt nach § 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.

§ 4

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Die verfassungsmäßigen Rechte des Bundesrates sind gewahrt.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet.

Bonn, den 27. Juni 1970

Für den Bundespräsidenten  
Der Präsident des Bundesrates  
Dr. Röder

Der Bundeskanzler  
Brandt

Der Bundesminister der Finanzen  
Möller

Der Bundesminister  
für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten  
J. Ertl

**Anlage**  
(zu § 1)

Nach der Bestimmung zu Tarifnr. zu 22.05 - B wird folgende neue Bestimmung eingefügt:

| Tarifnummer<br>1 | Warenbezeichnung<br>2   | Zollsatz              |               |
|------------------|---|-----------------------|---------------|
|                  |   | allgemein<br>3        | ermäßigt<br>4 |
| 22.10 - A        | .....   | 56,77 DM<br>für 100 l | —             |
| B                | .....   | 37,39 DM<br>für 100 l | —             |
|                  | Anmerkung   |                       |               |
|                  | Bei Waren der Tarifnr. 22.10 aus dem freien Verkehr Belgiens, Frankreichs, Italiens, Luxemburgs oder der Niederlande wird ein Angleichungszoll in folgender Höhe erhoben: |                       |               |
|                  | 22.10 - A .....   | 23,04 DM<br>für 100 l |               |
|                  | 22.10 - B .....   | 14,04 DM<br>für 100 l |               |

**Fünfte Verordnung  
zur Änderung der Verordnung  
zur Festsetzung von Zollsätzen für Waren der Tarifnr. 22.05  
aus Algerien  
Vom 25. Juni 1970**

Auf Grund des § 77 Abs. 4 Nr. 1 Buchstabe b des Zollgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. Mai 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 529) wird verordnet:

§ 1

In der Anlage zu § 1 der Verordnung zur Festsetzung von Zollsätzen für Waren der Tarifnr. 22.05 aus Algerien vom 11. September 1968 (Bundesgesetzblatt II S. 854), zuletzt geändert durch die Vierte Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Festsetzung von Zollsätzen für Waren der Tarifnr. 22.05 aus Algerien vom 10. März 1970 (Bundesgesetzbl. II S. 114), werden die Anmerkungen 1 und 2 mit Wirkung vom 1. April 1970 wie folgt geändert:

1. In der Anmerkung 1 (Wein aus Absatz B - I - b usw.) wird die Angabe „278 000 hl vom 1. Januar 1969 bis zum Tag des Inkrafttretens der gemeinsamen Marktorganisation für Wein, längstens jedoch bis 31. März 1970“ ersetzt durch: „350 000 hl vom 1. Januar 1969 bis 31. August 1970“.
2. In der Anmerkung 2 (Wein aus den Absätzen B - I - b usw.) wird die Angabe „159 000 hl vom 15. September 1968 bis zum Tag des Inkrafttretens der gemeinsamen Marktorganisation für Wein, längstens jedoch bis 31. März 1970, zum Herstellen von Weindestillat, Wermutwein oder Weinessig oder zum Verschneiden mit der mindestens

dreifachen Raummenge inländischen Rotweins“ ersetzt durch: „200 000 hl vom 15. September 1968 bis 31. August 1970, zum Herstellen von Weindestillat, Wermutwein oder Weinessig oder zum Verschneiden mit inländischem Rotwein“.

§ 2

Die in der Anmerkung 2 der Anlage zu § 1 der Verordnung zur Festsetzung von Zollsätzen für Waren der Tarifnr. 22.05 aus Algerien vom 11. September 1968 festgesetzten Zollsätze werden im Rahmen der Kontingentsmenge auf Antrag auch für die dort bezeichneten Waren angewendet, die in der Zeit vom 1. April 1970 bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung zum freien Verkehr abgefertigt und die nachweislich zu dem jeweils begünstigten Zweck verwendet worden sind.

§ 3

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzblatt I S. 1) in Verbindung mit § 89 des Zollgesetzes auch im Land Berlin.

§ 4

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Bonn, den 25. Juni 1970

Der Bundesminister der Finanzen  
Möller

**Bekanntmachung**  
**über den Geltungsbereich des Übereinkommens**  
**zur Vorläufigen Regelung für ein Weltweites Kommerzielles Satelliten-Fernmeldesystem**  
**nebst Sonderübereinkommen**  
**sowie über eine Änderung des französischen Textes des Sonderübereinkommens**  
**Vom 15. Mai 1970**

Das Übereinkommen vom 20. August 1964 zur Vorläufigen Regelung für ein Weltweites Kommerzielles Satelliten-Fernmeldesystem (Bundesgesetzblatt 1965 II S. 1498) ist nach seinem Artikel XII und das dazugehörige Sonderübereinkommen nach seinem Artikel 16 für folgende Staaten in Kraft getreten:

|                |    |                    |
|----------------|----|--------------------|
| Elfenbeinküste | am | 10. September 1969 |
| Guatemala      | am | 7. März 1969       |
| Iran           | am | 3. September 1968  |
| Jamaika        | am | 4. Februar 1969    |
| Jemen          | am | 29. Juni 1965      |
| Kamerun        | am | 6. November 1969   |
| Liechtenstein  | am | 29. Juli 1966      |
| Luxemburg      | am | 24. Februar 1969   |
| Marokko        | am | 22. Juni 1966      |
| Mexiko         | am | 25. Oktober 1966   |
| Nicaragua      | am | 11. Februar 1969   |
| Pakistan       | am | 30. Juni 1965      |

|             |    |                   |
|-------------|----|-------------------|
| Philippinen | am | 30. November 1966 |
| Türkei      | am | 6. Mai 1968       |
| Uganda      | am | 5. Januar 1968    |
| Vietnam     | am | 21. Februar 1969  |

Mit Zustimmung aller Mitgliedstaaten sind in Artikel 10 Buchstabe g des französischen Textes des Sonderübereinkommens anstelle der Worte

qui découlent directement des travaux effectués aux termes de ces contrats

die Worte zu setzen

qui sont directement incorporés aux travaux effectués conformément à ces contrats .

Die Textänderung ist am 31. Juni 1965 wirksam geworden.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachungen vom 13. Oktober 1965 (Bundesgesetzbl. II S. 1498) und vom 5. Juni 1968 (Bundesgesetzbl. II S. 581).

Bonn, den 15. Mai 1970

Der Bundesminister des Auswärtigen  
 In Vertretung  
 Harkort

### Bekanntmachung über den Geltungsbereich der Europäischen Sozialcharta

Vom 8. Juni 1970

Die Europäische Sozialcharta vom 18. Oktober 1961 (Bundesgesetzbl. 1964 II S. 1261) ist nach ihrem Artikel 35 Abs. 3 für

Osterreich am 28. November 1969  
in Kraft getreten.

Die Regierung von Osterreich hat bei der Hinterlegung der Ratifikationsurkunde erklärt, daß sie in Übereinstimmung mit Artikel 20 Abs. 2 der Europäischen Sozialcharta sich an folgende Artikel und Absätze gebunden betrachtet:

Artikel 1,  
Artikel 5,  
Artikel 12,  
Artikel 13,  
Artikel 16; ferner

Artikel 2 Abs. 2, 3, 4, 5;  
Artikel 3 Abs. 1, 2, 3;  
Artikel 4 Abs. 1, 2, 3, 5;  
Artikel 6 Abs. 1, 2, 3;  
Artikel 7 Abs. 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10;  
Artikel 8 Abs. 1, 2, 3, 4;  
Artikel 9;  
Artikel 10 Abs. 1, 2, 3, 4;  
Artikel 11 Abs. 1, 2, 3;  
Artikel 14 Abs. 1, 2;  
Artikel 15 Abs. 1, 2;  
Artikel 17;  
Artikel 18 Abs. 1, 2, 4;  
Artikel 19 Abs. 1, 2, 3, 5, 6, 9.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 28. Juli 1968 (Bundesgesetzblatt II S. 785).

Bonn, den 8. Juni 1970

Der Bundesminister des Auswärtigen  
In Vertretung  
Frank

### Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Internationalen Übereinkommens für die Schaffung eines Internationalen Tierseuchenamts in Paris

Vom 12. Juni 1970

Das Internationale Übereinkommen vom 25. Januar 1924 für die Schaffung eines Internationalen Tierseuchenamts in Paris (Reichsgesetzbl. 1928 II S. 317) ist nach seinem Artikel 6 für

Sierra Leone am 13. April 1970  
in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 21. Januar 1970 (Bundesgesetzbl. II S. 47).

Bonn, den 12. Juni 1970

Der Bundesminister des Auswärtigen  
In Vertretung  
Frank

Herausgeber: Der Bundesminister der Justiz. — Verlag: Bundesanzeiger Verlagsges. m. b. H., 5 Köln 1, Postfach.  
Druck: Bundesdruckerei Bonn.

**Im Bezugspreis ist Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz beträgt 5,5 %.**

Das Bundesgesetzblatt erscheint in drei Teilen. In Teil I und II werden die Gesetze und Verordnungen in zeitlicher Reihenfolge nach ihrer Ausfertigung verkündet. In Teil III wird das als fortgeltend festgestellte Bundesrecht auf Grund des Gesetzes über die Sammlung des Bundesrechts vom 10. Juli 1958 (Bundesgesetzbl. I S. 437) nach Sachgebieten geordnet veröffentlicht. Bezugsbedingungen für Teil III durch den Verlag. Bezugsbedingungen für Teil I und II: Lautender Bezug nur durch die Post. Neubestellung mittels Zeitungskontokarte an einem Postschalter. Bezugspreis halbjährlich für Teil I und Teil II je 20,— DM. Einzelstücke je angefangene 16 Seiten 0,50 DM gegen Voraussendung des erforderlichen Betrages auf Postscheckkonto „Bundesgesetzblatt“ Köln 399 oder nach Bezahlung auf Grund einer Vorausrechnung. Preis dieser Ausgabe 1,— DM zuzüglich Versandgebühr 0,20 DM, bei Lieferung gegen Vorausrechnung zuzüglich Portokosten für die Vorausrechnung. Bestellungen bereits erschienener Ausgaben sind zu richten an: Bundesgesetzblatt 53 Bonn I, Postfach.