

Bundesgesetzblatt ¹⁷⁷

Teil II

Z1998A

1971	Ausgegeben zu Bonn am 30. März 1971	Nr. 17
------	-------------------------------------	--------

Tag	Inhalt	Seite
24. 3. 71	Gesetz zu dem Abkommen vom 26. Mai 1969 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tunesischen Republik über den Luftverkehr	177
24. 3. 71	Gesetz zu dem Abkommen vom 15. Februar 1969 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Singapur über den Luftverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus	184
24. 3. 71	Gesetz zu dem Abkommen vom 4. Dezember 1969 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Indonesien über den Fluglinienverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus	192
26. 2. 71	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Welturheberrechtsabkommens	200
26. 2. 71	Bekanntmachung über das Inkrafttreten der am 14. Juli 1967 in Stockholm unterzeichneten Fassung des Madrider Abkommens vom 14. April 1891 über die internationale Registrierung von Marken	200

Gesetz zu dem Abkommen vom 26. Mai 1969 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tunesischen Republik über den Luftverkehr

Vom 24. März 1971

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

Artikel 1

Dem in Tunis am 26. Mai 1969 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tunesischen Republik über den Luft-

verkehr 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 17 Abs. 2 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet.

Bonn, den 24. März 1971

Für den Bundespräsidenten
Der Präsident des Bundesrates
Koschnick

Der Bundeskanzler
Brandt

Der Bundesminister für Verkehr
Leber

Der Bundesminister des Auswärtigen
Scheel

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

**Accord
entre la République Fédérale d'Allemagne
et la République Tunisienne
relatif aux Transports Aériens**

DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
und
DIE TUNESISCHE REPUBLIK

LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE
et
LA RÉPUBLIQUE TUNISIENNE

IN DEM WUNSCH, den Luftverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu regeln —

DÉSIREUSES de régler les transports aériens entre leurs territoires et au-delà —

HABEN FOLGENDES VEREINBART:

SONT CONVENUES DES DISPOSITIONS SUIVANTES:

Artikel 1

Article 1^{er}

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

(1) Au sens du présent Accord et à moins qu'il n'en résulte autrement du texte, on entendra par:

- a) „Luftfahrtbehörde“: in bezug auf die Tunesische Republik der Minister für Öffentliche Arbeiten und Wohnungsbau; in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland der Bundesminister für Verkehr; oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;
- b) „bezeichnetes Unternehmen“: ein Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll.

- a) « autorité aéronautique »: dans la République Fédérale d'Allemagne, le Ministre Fédéral des Transports; dans la République Tunisienne, le Secrétaire d'Etat aux Travaux Publics et à l'Habitat; ou dans l'un et l'autre cas, toute personne ou tout service autorisé à assumer les fonctions dévolues à ces autorités;
- b) « entreprise désignée »: une entreprise de transports aériens qu'une partie contractante désignera par écrit à l'autre Partie contractante, conformément à l'article 3 du présent Accord, comme étant une entreprise qui exploitera les services aériens internationaux sur les routes fixées au paragraphe 2 de l'article 2.

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

(2) Les termes de « territoire », « service aérien », « service aérien international » et « escale non commerciale » ont, pour l'application du présent Accord, la signification fixée aux articles 2 et 96 de la Convention du 7 Décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale dans le dernier texte en vigueur.

Artikel 2

Article 2

(1) Eine Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien:

(1) Chaque Partie contractante accordera à l'autre Partie contractante, en vue de l'exploitation des services aériens internationaux par les entreprises désignées sur les routes fixées conformément au paragraphe 2 du présent article;

- a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen,
- b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen,
- c) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet an den Punkten, die in den nach Absatz 2 festgelegten Linien aufgeführt sind, zu landen, um Fluggäste, Post und Fracht gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

- a) le droit de survoler son territoire sans y faire escale,
- b) le droit de faire dans son territoire des escales non commerciales et
- c) le droit de faire escale aux points de son territoire qui sont touchés par les routes fixées conformément au paragraphe 2 du présent article, afin de prendre ou de déposer, à des fins commerciales, des passagers, du courrier et/ou des marchandises.

(2) Die Linien, auf welchen die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien internationalen Fluglinien-

(2) Les routes sur lesquelles les entreprises désignées par les Parties contractantes sont autorisées à exploiter

verkehr betreiben können, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch Notenwechsel zwischen den Regierungen der Vertragsparteien vereinbart wird.

Artikel 3

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

- a) die Vertragspartei, der die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Rechte gewährt sind, ein oder mehrere Unternehmen schriftlich bezeichnet hat, und
- b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem oder den bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, erteilt vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 und vorbehaltlich des Artikels 10 die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs unverzüglich.

(3) Eine Vertragspartei kann von einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis 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 Luftverkehrs vorgeschrieben sind.

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

Artikel 4

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

(2) Eine Vertragspartei kann durch schriftliche Mitteilung an die andere Vertragspartei ein von ihr bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes unter den Voraussetzungen des Artikels 3 ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Artikel 5

Die Gebühren, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, sind nicht höher als die Gebühren, die für Luftfahrzeuge eines inländischen Unternehmens in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

des services aériens internationaux seront fixées dans un tableau des services qui fera l'objet d'un échange de notes entre les Gouvernements des Parties contractantes.

Article 3

(1) L'exploitation des services aériens internationaux sur les routes fixées au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord pourra commencer en tout temps:

- a) lorsque la Partie contractante, à laquelle les droits mentionnés au paragraphe 1 de l'article 2 sont accordés, aura désigné par écrit une ou plusieurs entreprises et
- b) lorsque la Partie contractante qui accorde ces droits aura autorisé l'entreprise ou les entreprises désignée(s) à ouvrir les services aériens.

(2) Sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article et sous réserve des dispositions de l'article 10 du présent Accord, la Partie contractante qui accorde ces droits donnera, sans délai, l'autorisation d'exploiter les services aériens internationaux.

(3) Chaque Partie contractante pourra demander à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements de la première Partie contractante pour l'exploitation des services aériens internationaux.

(4) Chaque Partie contractante pourra refuser à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante l'exercice des droits prévus à l'article 2 du présent Accord si ladite entreprise n'est pas en mesure d'apporter sur demande la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de nationaux — personnes physiques ou morales — de l'autre Partie contractante, ou entre les mains de cette Partie contractante elle-même.

Article 4

(1) Chaque Partie contractante pourra révoquer l'autorisation accordée en application du paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord, ou la soumettre à des conditions restrictives, si une entreprise désignée ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui accorde les droits, n'observe pas les dispositions du présent Accord ou ne remplit pas les obligations qui en découlent. Il en sera de même si la preuve mentionnée au paragraphe 4 de l'article 3 du présent Accord n'est pas apportée. Chaque Partie contractante ne fera usage de ce droit qu'après une consultation, conformément à l'article 13 du présent Accord, à moins qu'un arrêt immédiat de l'exploitation ou l'application immédiate de conditions restrictives ne soient nécessaires pour prévenir de nouvelles contraventions aux lois ou règlements.

(2) Chaque Partie contractante pourra, moyennant notification écrite de l'autre Partie contractante, remplacer par une autre entreprise, dans les conditions prévues à l'article 3 du présent Accord, une entreprise désignée par elle. La nouvelle entreprise désignée jouira des mêmes droits et sera soumise aux mêmes obligations que l'entreprise qu'elle remplace.

Article 5

Les taxes prélevées sur le territoire d'une Partie contractante pour l'usage des aéroports et autres installations de navigation aérienne par les aéronefs d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante ne devront pas excéder celles qui sont perçues pour les aéronefs d'une entreprise nationale dans les services aériens internationaux similaires.

Artikel 6

(1) Die von einem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben. Das gilt auch, soweit die an Bord der genannten Luftfahrzeuge befindlichen Waren auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet der letztgenannten Vertragspartei verbraucht werden.

(2) Treibstoffe, Schmieröle, Bordvorräte, Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände, die in das Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei vorübergehend eingeführt werden, um dort unmittelbar oder nach Lagerung in die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingebaut oder sonst an Bord genommen zu werden oder aus dem Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei auf andere Weise wieder ausgeführt zu werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben.

(3) Treibstoffe und Schmieröle, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei genommen und im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, bleiben frei von den in Absatz 1 bezeichneten Zöllen und sonstigen Abgaben und von etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben.

(4) Eine Vertragspartei kann die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren unter Zollüberwachung halten.

(5) Soweit für die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren Zölle und sonstige Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen diese Waren nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

Artikel 7

Jede Vertragspartei gewährt den Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, die Überschüsse, die sich aus dem Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs ergeben, an ihren Geschäftssitz zu überweisen.

Artikel 8

(1) Den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei werden für den Betrieb des Fluglinienverkehrs auf jeder nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linie gleiche Rechte gewährt.

(2) Bei dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien nimmt ein bezeichnetes Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien von diesem Unternehmen betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, die das Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieses Unternehmens, Beförderungen zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer nach

Article 6

(1) Les aéronefs qu'utilise une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes et qui pénètrent sur le territoire de l'autre Partie contractante pour en ressortir ou pour le survoler, seront, y compris les carburants, lubrifiants, pièces de rechange, objets d'équipement usuels et approvisionnements de bord, exempts des droits de douane et autres taxes prélevées sur les marchandises à l'entrée, à la sortie ou en transit. Cette exemption s'appliquera aussi dans la mesure où les marchandises se trouvant à bord des aéronefs en question sont utilisées pendant le survol du territoire de la Partie contractante mentionnée en dernier lieu.

(2) Les carburants, lubrifiants, approvisionnements de bord, pièces de rechange et objets d'équipement usuels, introduits temporairement dans le territoire de l'une des Parties contractantes pour y être, immédiatement ou après entreposage, montés sur les aéronefs d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante ou pris à bord de toute autre manière, ou pour être réexportés d'une autre façon du territoire de la Partie contractante mentionnée en premier lieu, seront exempts des droits de douane et autres taxes mentionnés au paragraphe 1 du présent article.

(3) Les carburants et lubrifiants pris, dans le territoire de l'une des Parties contractantes, à bord des aéronefs d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, et qui sont utilisés dans le service aérien international, seront exempts des droits de douane et autres taxes mentionnés au paragraphe 1 du présent article, et de toutes taxes spéciales éventuelles sur la consommation.

(4) Chaque Partie contractante pourra placer sous contrôle douanier les marchandises mentionnées aux paragraphes 1 à 3 du présent article.

(5) Dans la mesure où il ne sera pas perçu de droits de douane et autres taxes pour les marchandises mentionnées aux paragraphes 1 à 3 du présent article, ces marchandises ne seront pas soumises aux prohibitions et restrictions économiques à l'entrée, à la sortie et au transit qui leur seraient applicables par ailleurs.

Article 7

Chacune des Parties Contractantes accordera à la (ou aux) entreprise (s) de l'autre Partie contractante le droit de transférer à son (ou leur) siège le solde des recettes résultant de l'exploitation des services aériens.

Article 8

(1) Les entreprises désignées par chaque Partie contractante jouiront de droits égaux pour l'exploitation des services aériens sur chacune des routes fixées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord.

(2) En exploitant les services aériens internationaux sur les routes fixées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, toute entreprise désignée par une Partie contractante tiendra compte des intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, afin de ne pas affecter indûment les services que cette dernière entreprise exploite sur tout ou partie des mêmes routes.

(3) Les services aériens internationaux sur les routes fixées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord auront pour objet essentiel d'offrir une capacité de transport correspondant à la demande probable de trafic au départ ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Le droit de cette entreprise d'effectuer des transports sur le territoire de l'autre Partie contractante entre des

Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, wird im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

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

Artikel 9

(1) Die bezeichneten Unternehmen teilen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens dreißig Tage vor Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien die Art der Dienste, die vorgesehenen Flugzeugmuster und die Flugpläne mit. Entsprechendes gilt für spätere Änderungen.

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

Artikel 10

(1) Die Tarife, die auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht angewendet werden, werden unter Berücksichtigung aller Umstände, wie der Kosten des Betriebes, eines angemessenen Gewinnes, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der von anderen Unternehmen, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, angewendeten Tarife festgesetzt.

(2) Die Tarife werden, wenn möglich, für jede Linie zwischen den beteiligten bezeichneten Unternehmen vereinbart. Hierbei richten sich die bezeichneten Unternehmen nach den Beschlüssen, die aufgrund des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) angewendet werden können, oder die bezeichneten Unternehmen vereinbaren nach einer Beratung mit dem Luftfahrtunternehmen dritter Staaten welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, die Tarife wenn möglich unmittelbar.

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

(4) Kommt zwischen den bezeichneten Unternehmen eine Vereinbarung nach Absatz 2 nicht zustande oder erklärt sich eine Vertragspartei mit den ihr nach Absatz 3 zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so setzen die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien die Tarife derjenigen Linien und Linienteile, für die eine Übereinstimmung nicht zustande gekommen ist, im Einvernehmen fest.

points d'une route fixée conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord et des points situés dans des Etats tiers sera exercé dans l'intérêt d'un développement ordonné des transports aériens internationaux de telle sorte que la capacité soit adaptée:

- a) à la demande de transports à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise.
- b) à la demande de transports existant dans les régions traversées, compte tenu des services aériens locaux et régionaux,
- c) aux exigences d'une exploitation rentable des routes en transit.

Article 9

(1) Les entreprises désignées indiqueront aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, trente jours au plus tard avant l'ouverture des services aériens sur les lignes fixées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, le type de service, les types d'avions envisagés, ainsi que les horaires. La même règle sera valable, par analogie, pour les changements ultérieurs.

(2) L'autorité aéronautique de l'une des Parties contractantes fournira sur demande à l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante, toutes données statistiques régulières ou autres des entreprises désignées pouvant être équitablement sollicitées pour contrôler la capacité de transport offerte par une entreprise désignée par la première Partie contractante sur les lignes fixées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord. Ces données contiendront toutes les indications nécessaires pour déterminer le volume ainsi que l'origine et la destination du trafic.

Article 10

(1) Les tarifs qui sont appliqués, sur les routes fixées conformément au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, aux passagers et aux marchandises seront établis, compte tenu de tous les facteurs, tels que le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les conditions particulières des diverses routes et les tarifs appliqués par d'autres entreprises desservant tout ou partie de la même route.

(2) Les tarifs seront convenus, si possible, pour chaque route entre les entreprises désignées intéressées à cet égard, les entreprises désignées tiendront compte des décisions applicables en vertu de la procédure pour l'établissement des tarifs fixés par l'Association Internationale des Transports Aériens (A.I.T.A.) ou bien elles conviendront de ces tarifs si possible directement entre elles, après consultation des entreprises de transports aériens d'Etats tiers qui desservent tout ou partie de la même route.

(3) Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes au moins trente jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Ce délai pourra être abrégé dans certains cas, si les autorités aéronautiques y consentent.

(4) Si les entreprises désignées ne parviennent pas à convenir des tarifs, conformément au paragraphe 2 du présent article, ou si une Partie contractante déclare ne pas pouvoir consentir aux tarifs qui lui ont été soumis conformément au paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes établiront ces tarifs par accord mutuel pour les routes et sections de routes sur lesquelles une entente n'a pas été réalisée.

(5) Wird zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien ein Einvernehmen nach Absatz 4 nicht erzielt, so wird Artikel 14 angewendet. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, kann die Vertragspartei, die sich mit einem Tarif nicht einverstanden erklärt, von der anderen Vertragspartei die Aufrechterhaltung des vorher in Kraft befindlichen Tarifs verlangen.

Artikel 11

Jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei kann in den Flughäfen und Städten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei, in denen es eine eigene Vertretung zu unterhalten beabsichtigt, sein eigenes Personal für seine Geschäfte unterhalten und beschäftigen. Sieht ein bezeichnetes Unternehmen von der Einrichtung einer eigenen Organisation in den Flughäfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ab, so läßt es nach Möglichkeit die in Betracht kommenden Arbeiten durch das Personal eines solchen Flughafens oder eines von der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a bezeichneten Unternehmens ausführen.

Artikel 12

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

Artikel 13

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplanes oder von Auslegungsfragen kann eine Vertragspartei jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gleiche gilt für die Erörterung der Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungs austausch nach Artikel 12 ohne Erfolg geblieben ist. Die Konsultation beginnt binnen sechzig Tagen nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

Artikel 14

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder die Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 13 beigelegt werden kann, wird sie auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

(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, der von den Regierungen der Vertragsparteien bestellt wird. Die Mitglieder werden innerhalb von sechzig Tagen, der Obmann innerhalb von neunzig Tagen bestellt, nachdem eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(3) Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung eine Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer Vertragspartei oder ist aus einem anderen Grunde verhindert, so soll der Vizepräsident, der ihn vertritt, die Ernennung vornehmen.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für die Vertragsparteien bin-

(5) Si un accord conformément au paragraphe 4 du présent article n'est pas réalisé entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, l'article 13 du présent Accord sera applicable. Tant qu'une sentence arbitrale n'aura pas été rendue, la Partie contractante qui n'aura pas consenti à un tarif aura le droit d'exiger de l'autre Partie contractante le maintien du tarif précédemment en vigueur.

Article 11

Toute entreprise désignée par une Partie contractante pourra entretenir et occuper pour ses affaires son propre personnel dans les aéroports et les villes du territoire de l'autre Partie contractante dans lesquels elle a l'intention d'avoir sa représentation; si une entreprise désignée renonce à établir une organisation propre dans les aéroports situés sur le territoire de l'autre Partie contractante, elle chargera, autant que possible, des travaux éventuels le personnel d'un tel aéroport ou d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante conformément à l'alinéa a du paragraphe 1 de l'article 3 du présent Accord.

Article 12

Si besoin est, un échange de vues aura lieu entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, afin d'assurer une coopération étroite et une entente dans toutes les affaires concernant l'application et l'interprétation du présent Accord.

Article 13

En vue d'examiner les modifications à apporter au présent Accord ou au tableau des services ou d'examiner des questions d'interprétation, chaque Partie contractante pourra, à tout moment, demander qu'une consultation ait lieu. Il en sera de même en ce qui concerne l'examen de l'application de l'Accord si, de l'avis de l'une des Parties contractantes, l'échange de vues prévu à l'article 11 n'a pas abouti. La consultation commencera dans un délai de soixante jours après réception de la demande par l'autre Partie contractante.

Article 14

(1) Dans la mesure où une divergence de vues sur l'interprétation ou l'application du présent Accord ne pourra être réglée conformément à l'article 12, elle sera soumise à un tribunal d'arbitrage, à la demande de l'une des Parties contractantes.

(2) Le Tribunal d'arbitrage sera constitué ad hoc de telle manière que chaque Partie contractante désignera un arbitre et que ces deux arbitres choisiront comme président, d'un commun accord, le ressortissant d'un Etat tiers qui sera désigné par les Gouvernements des Parties contractantes. Les arbitres devront être désignés dans les soixante jours, et le président dans les quatre vingt-dix jours après que l'une des Parties contractantes aura fait connaître à l'autre son intention de soumettre la divergence de vues à un tribunal d'arbitrage.

(3) Si les délais prévus au paragraphe 2 du présent article ne sont pas observés, chaque Partie contractante pourra, à défaut d'un autre arrangement, prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.) de procéder aux nominations nécessaires. Si le Président possède la nationalité de l'une des deux Parties contractantes, ou s'il est empêché pour une autre raison, c'est au Vice-Président qui le remplace qu'il appartiendra de procéder aux nominations nécessaires.

(4) Le tribunal d'arbitrage décidera à la majorité des voix. Ses décisions seront obligatoires pour les deux Par-

dend. 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. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel 15

Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeine, mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen aufhebt, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 13 statt.

Artikel 16

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

Artikel 17

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

(2) Dieses Abkommen tritt dreißig Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

(3) Eine Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit schriftlich kündigen. Das Abkommen tritt ein Jahr nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft.

GESCHEHEN zu Tunis am 26. Mai 1969 in sechs Urschriften, je zwei in deutscher, arabischer und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung ist der französische Wortlaut maßgebend.

Für die Bundesrepublik Deutschland
v. Tannstein

Für die Tunesische Republik
Noureddine

ties contractantes. Chaque Partie contractante prendra à sa charge les frais occasionnés par l'activité de son arbitre ainsi que de sa représentation dans la procédure devant le tribunal d'arbitrage; les frais du Président ainsi que les autres frais seront assumés à parts égales par les Parties contractantes. Pour le reste, le tribunal d'arbitrage réglera lui-même sa procédure.

Article 15

Si les deux Parties contractantes adhèrent à une même convention multilatérale générale sur les transports aériens, les dispositions de cette dernière primeront celles du présent Accord. Les pourparlers tendant à établir dans quelle mesure une convention multilatérale abroge, remplace, modifie ou complète le présent Accord, auront lieu conformément à son article 13.

Article 16

Le présent Accord, toutes ses modifications et tout échange de notes effectué conformément au paragraphe 2 de l'article 2 seront communiqués pour enregistrement à l'Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.).

Article 17

(1) Le présent Accord sera ratifié. Les instruments de ratification seront échangés aussi tôt que possible à Bonn.

(2) Le présent Accord entrera en vigueur trente jours après l'échange des instruments de ratification.

(3) Chaque Partie contractante pourra dénoncer en tout temps le présent Accord par écrit. L'Accord expirera un an après réception de la dénonciation par l'autre Partie contractante.

FAIT à Tunis, le 26. 5. 1969 en six exemplaires dont deux en langue allemande, deux en langue arabe et deux en langue française, chacun des six textes faisant également foi. En cas de divergence dans l'interprétation, le texte français prévaudra.

Pour la République Fédérale d'Allemagne
v. Tannstein

Pour la République Tunisienne
Noureddine

Gesetz
zu dem Abkommen vom 15. Februar 1969
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Singapur
über den Luftverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten
und darüber hinaus

Vom 24. März 1971

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

Artikel 1

Dem in Singapur am 15. Februar 1969 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Singapur 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 24. März 1971

Für den Bundespräsidenten
Der Präsident des Bundesrates
Koschnick

Der Bundeskanzler
Brandt

Der Bundesminister für Verkehr
Leber

Der Bundesminister des Auswärtigen
Scheel

Abkommen
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Singapur
über den Luftverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus

Agreement
between the Federal Republic of Germany and the Republic of Singapore
for air services between and beyond their respective territories

DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
und
DIE REPUBLIK SINGAPUR

THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY
and
THE REPUBLIC OF SINGAPORE

als Vertragsparteien des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt

being parties to the Convention on International Civil Aviation, and

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

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

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Artikel 1

Article 1

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

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

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 die Republik Singapur 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 Vertragspartei durch schriftliche Notifikation der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 für den Betrieb des Fluglinienverkehrs auf den in dieser Notifikation angeführten Linien bezeichnet hat,
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,
5. „Hoheitsgebiet“ in bezug auf einen Staat die der Staatshoheit, Oberhoheit, dem Schutze oder Treuhandschaft dieses Staates unterstehenden Landgebiete und angrenzenden Hoheitsgewässer,
6. „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“, „Luftverkehrsunternehmen“ und „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ dasselbe wie in Artikel 96 des Zivilluftfahrt-Abkommens.

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 or similar functions; and, in the case of the Republic of Singapore, the Minister for Communications and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Minister;
3. the term "designated airline" means an airline which one Contracting 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;
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;
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
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.

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 nicht-gewerblichen 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.

(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, vorausgesetzt, 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

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.

(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 or in nationals of 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 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

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 im 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

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 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 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 reasonably 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

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 Berücksichtigung 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 Betriebs gerechtfertigt ist;
2. daß die Kapazität der Luftfahrzeuge, die auf dem vom Bestimmungslughafen im Hoheitsgebiet der erst erwähnten Vertragspartei entfernteren 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 zusammenhängenden Agenturprovisionssätze 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

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 transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) the requirements of through airline 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 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 para-

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

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.

Artikel 10

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

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.

(2) Tritt ein allgemeines, mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen für die Vertragsparteien in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen aufhebt, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden in Übereinstimmung mit Absatz 1 statt.

graph (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 Singapore dollars or sterling or Deutschmarks 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.

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.

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.

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.

(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 determining 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.

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

(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.

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.

Artikel 14

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

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 Organisation 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 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.

(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.

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 Organisation. 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 Organisation.

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.

Artikel 15

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

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

GESCHEHEN zu Singapur am fünfzehnten Februar 1969 in vier Urschriften, je zwei in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die
Bundesrepublik Deutschland
Botschafter in Singapur
Oswald Freiherr von Richthofen

Für die Republik Singapur
Acting Permanent Secretary
Ministry of Communications
Wong Keng Sam

Article 15

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

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

DONE at Singapore, this fifteenth day of February, 1969, in four originals, two each in the English and German languages, all four texts being equally authentic.

For the
Federal Republic of Germany
Ambassador in Singapore
Oswald Baron von Richthofen

For the Republic of Singapore
Acting Permanent Secretary
Ministry of Communications
Wong Keng Sam

Gesetz
zu dem Abkommen vom 4. Dezember 1969
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Indonesien
über den Fluglinienverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten
und darüber hinaus

Vom 24. März 1971

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

Artikel 1

Dem in Djakarta am 4. Dezember 1969 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Indonesien über den Fluglinienverkehr 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 Abs. 2 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet.

Bonn, den 24. März 1971

Für den Bundespräsidenten
Der Präsident des Bundesrates
Koschnick

Der Bundeskanzler
Brandt

Der Bundesminister für Verkehr
Leber

Der Bundesminister des Auswärtigen
Scheel

Abkommen
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Indonesien
über den Fluglinienverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten
und darüber hinaus

Agreement
between the Federal Republic of Germany and the Republic of Indonesia
for Air Services between and beyond their respective Territories

DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
und
DIE REPUBLIK INDONESIEN

THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY
and
THE REPUBLIC OF INDONESIA

ALS VERTRAGSPARTEIEN des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt und

BEING PARTIES to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and

IN DEM WUNSCH, ein Abkommen zur Ergänzung des genannten Zivilluftfahrt-Abkommens zu schließen, um zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus einen Fluglinienverkehr einzurichten

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

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Artikel 1

Article 1

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

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

- a) „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, soweit diese Anhänge und Änderungen von beiden Vertragsparteien angenommen worden sind;
- b) „Luftfahrtbehörde“: in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr und jede Person oder Stelle, die zur Ausübung von Aufgaben dieses Ministers auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt ermächtigt ist, in bezug auf die Republik Indonesien den Minister für Verkehr und jede Person oder Stelle, die zur Ausübung von Aufgaben dieses Ministers auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt ermächtigt ist;
- c) „bezeichnetes Unternehmen“: ein Luftverkehrsunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 durch schriftliche Notifikation für den Betrieb des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 3 festgelegten Linien bezeichnet hat;
- d) der Begriff „Hoheitsgebiet“ in bezug auf einen Staat, die der Staatshoheit, der Oberhoheit, dem Schutze oder der Mandatsgewalt dieses Staates unterstehenden Landgebiete und angrenzenden Hoheitsgewässer;
- e) die Begriffe „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“, „Luftfahrtunternehmen“ und „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ in diesem Ab-

- a) 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 Article 90 or 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;
- b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Indonesia, the Minister for Communications and any person or body authorised to perform functions of civil aviation exercised by the said Minister, and, in the case of the Federal Republic of Germany the Federal Minister of Transport and any person or body authorised to perform functions of civil aviation exercised by the said Minister;
- c) the term "designated airline" means an airline which one Contracting 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 accordance with paragraph 3 of Article 2 of the present Agreement;
- d) the term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of such State;
- e) the terms "air service", "international air service", "air line" and "stop for non-traffic purposes" have, for the purposes of the present Agreement, the

kommen dasselbe wie in den Artikeln 2 und 96 des Zivilluftfahrt-Abkommens in seiner jeweils gültigen Fassung.

Artikel 2

(1) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte zur Einrichtung eines Fluglinienverkehrs auf den nach Absatz 3 festgelegten Linien (im folgenden als „vereinbarter Linienverkehr“ und „festgelegte Linien“ bezeichnet).

(2) Im Rahmen dieses Abkommens genießen die von einer Vertragspartei bezeichneten Unternehmen bei dem Betrieb eines vereinbarten Linienverkehrs auf einer festgelegten Linie folgende Rechte:

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

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

(4) Unbeschadet der Bestimmungen der Absätze 1 und 2 unterliegt nach Maßgabe des Artikels 9 des Zivilluftfahrt-Abkommens die Durchführung des vereinbarten Fluglinienverkehrs in Gebieten mit kriegerischen Auseinandersetzungen oder militärischer Besetzung oder in davon betroffenen Gebieten der Zustimmung der zuständigen militärischen Dienststellen.

Artikel 3

(1) Jede Vertragspartei bezeichnet der anderen Vertragspartei schriftlich ein oder mehrere Luftverkehrsunternehmen für den Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs auf den festgelegten Linien.

(2) Nach Eingang des Bezeichnungsschreibens erteilt die andere Vertragspartei vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 dem oder den bezeichneten Unternehmen unverzüglich die entsprechende Betriebsgenehmigung.

(3) Die Luftfahrtbehörde jeder Vertragspartei kann von einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, den Erfordernissen der Gesetze sowie der sonstigen Vorschriften zu entsprechen, welche diese Behörde nach Maßgabe des Zivilluftfahrt-Abkommens unter Anlegung eines zumutbaren Maßstabs üblicherweise auf den Betrieb des internationalen gewerblichen Fluglinienverkehrs anwendet.

(4) Jede Vertragspartei ist berechtigt, die Annahme der Bezeichnung eines Unternehmens abzulehnen und die Gewährung der in Artikel 2 Absatz 2 genannten Rechte an ein Unternehmen zu verweigern oder zu widerrufen oder ihm für die Ausübung dieser Rechte alle von ihr für notwendig erachteten Auflagen zu machen, wenn ihr nicht der Nachweis erbracht ist, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder den Staatsangehörigen der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei zustehen.

(5) Ein bezeichnetes und mit einer Genehmigung versehenes Unternehmen kann den vereinbarten Fluglinien-

meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention as amended at present or in future.

Article 2

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing air services on the routes specified in accordance with paragraph (3) of this Article (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 Route Schedule for the purpose of putting down and taking on passengers, mail and cargo in international traffic.

(3) The routes over which the designated airlines of the two Contracting Parties will be authorised to operate international air services shall be specified in a Route Schedule to be agreed upon in an exchange of diplomatic notes.

(4) Notwithstanding the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article, the operation of agreed services in areas of hostilities or military occupation or in areas affected thereby, shall, in accordance with Article 9 of the Convention, be subject to the approval of the competent military authorities.

Article 3

(1) Each Contracting Party shall 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 each 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 for 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 or in nationals of the Contracting Party designating the airline.

(5) At any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article and of paragraph (1) of Article 8

verkehr jederzeit aufnehmen, sobald die Voraussetzungen der Absätze 1 und 2 dieses Artikels und des Artikels 8 Absatz 1 erfüllt sind und für diesen Verkehr ein nach Artikel 7 festgesetzter Tarif in Kraft ist.

(6) Jede Vertragspartei ist berechtigt, eine Betriebsgenehmigung zu widerrufen oder die Ausübung der in Artikel 2 Absatz 2 genannten Rechte durch ein Unternehmen zeitweilig zu unterbrechen oder die Ausübung dieser Rechte durch ein Unternehmen in jedem Fall den von ihr für erforderlich gehaltenen Auflagen zu unterwerfen, wenn das Unternehmen die Gesetze sowie die sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei nicht beachtet oder wenn es seinen Betrieb nicht nach Maßgabe der vorgeschriebenen Bedingungen dieses Abkommens durchführt; falls ein Widerruf, eine Unterbrechung oder Auflagen nicht sofort erforderlich sind, um weitere Verstöße gegen Gesetze oder Vorschriften zu verhindern, wird dieses Recht nur nach Konsultation mit der anderen Vertragspartei ausgeübt.

Artikel 4

Die Gebühren, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, dürfen nicht höher sein als die für Luftfahrzeuge eines inländischen Unternehmens in ähnlichem internationalem Fluglinienverkehr gezahlten Gebühren.

Artikel 5

(1) 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, sowie die an Bord befindlichen Luftfahrtbetriebsstoffe, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben. Dies gilt auch für Waren an Bord des Luftfahrzeugs, die während des Fluges über dem Hoheitsgebiet der letztgenannten Vertragspartei verbraucht werden.

(2) Luftfahrtbetriebsstoffe, Bordvorräte, Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände, die vorübergehend in das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei eingeführt werden, um dort unmittelbar oder nach Lagerung in Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingebaut oder an Bord genommen oder auf andere Weise wieder aus dem Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei ausgeführt zu werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben.

(3) Luftfahrtbetriebsstoffe, die von Luftfahrzeugen eines bezeichneten Unternehmens einer Vertragspartei im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei an Bord genommen und im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben sowie von allen sonstigen besonderen Verbrauchsabgaben, vorausgesetzt, daß die förmlichen Zollvorschriften beachtet werden.

(4) Jede Vertragspartei kann die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren unter Zollüberwachung oder -kontrolle halten.

(5) Soweit für die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren Zölle oder sonstige Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen sie nicht den sonst geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten oder -beschränkungen, es sei denn, daß in bezug auf bestimmte in den

have been complied with, an airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services, provided that a service shall not be operated unless a tariff is in force in respect of it established in accordance with the provisions of Article 7 of the present Agreement.

(6) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or 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 and 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 revocation, suspension, or imposition of the 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

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

Article 5

(1) Aircraft operated by a designated airline of either Contracting Party and entering, departing again from, or flying across the territory of the other Contracting Party, as well as fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board such aircraft, shall be exempt from customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation or transit of goods. This shall also apply to goods on board the aircraft consumed during the flight across the territory of the latter Contracting Party.

(2) Fuel, lubricants, aircraft stores, spare parts and regular equipment, temporarily imported into the territory of either Contracting Party, there to be immediately or after storage installed in or otherwise taken on board the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party, or to be otherwise exported again from the territory of the former Contracting Party, shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph (1) of this Article.

(3) Fuel and lubricants 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 services, shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph (1) of this Article, as well as from any other special consumption charges, provided that formal customs regulations are complied with.

(4) Each Contracting Party may keep the goods mentioned in paragraphs (1) to (3) of this Article under customs supervision or control.

(5) In so far as no duties or other charges are imposed on goods mentioned in paragraphs (1) to (3) of this Article, such goods shall not be subject to any economic prohibitions or restrictions on importation, exportation and transit that may otherwise be applicable unless such

Absätzen 1 bis 3 genannte Waren derartige Verbote oder Beschränkungen für alle Luftfahrtunternehmen einschließlich der inländischen gelten.

(6) Die in diesem Artikel festgelegte Behandlung gilt zusätzlich zu und unbeschadet der Behandlung, die jede Vertragspartei nach Artikel 24 des Zivilluftfahrt-Abkommens zu gewähren verpflichtet ist.

Artikel 6

(1) Den bezeichneten Unternehmen beider Vertragsparteien ist in billiger und gleicher Weise Gelegenheit zu geben, den vereinbarten Linienverkehr auf den festgelegten Linien zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu betreiben.

(2) Bei dem Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs hat das Unternehmen jeder Vertragspartei auf die Interessen des Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht zu nehmen, damit der von dem letzteren ganz oder teilweise auf den gleichen Linien betriebene Linienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der von den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien unterhaltene vereinbarte Linienverkehr hat dem öffentlichen Verkehrsbedürfnis auf den festgelegten Linien zu entsprechen und vor allem dazu zu dienen, im Rahmen eines angemessenen Ladefaktors ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das dem laufenden und voraussichtlichen Beförderungsbedarf für Fluggäste, Post und Fracht von 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 anderer Staaten als desjenigen, der das Unternehmen bezeichnet hat, ist nach dem allgemeinen Grundsatz bereitzustellen, daß es anzupassen ist

- i) an die Nachfrage nach Verkehrsmöglichkeiten nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat,
- ii) an die Verkehrsnachfrage in dem von dem Unternehmen durchflogenen Gebiet unter Berücksichtigung der sonstigen Beförderungsdienste von Luftverkehrsunternehmen der in diesem Gebiet liegenden Staaten, und
- iii) an die Betriebserfordernisse des Fluglinien-Durchgangsverkehrs.

Artikel 7

(1) Die Tarife im vereinbarten Linienverkehr werden in angemessener Höhe unter gebührender Berücksichtigung aller diesbezüglichen Umstände, wie der Betriebskosten, eines angemessenen Gewinns, der Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der Tarife anderer Unternehmen festgesetzt, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben. Bei der Festsetzung soll nach den Bestimmungen der folgenden Absätze verfahren werden.

(2) Die in Absatz 1 genannten Tarife werden, wenn möglich, für jede festgelegte Linie zwischen den beteiligten bezeichneten Unternehmen in Konsultation mit anderen Luftverkehrsunternehmen vereinbart, welche dieselbe Linie ganz oder teilweise betreiben; diese Vereinbarung ist auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes zu treffen. Die so vereinbarten Tarife bedürfen der Genehmigung der Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien.

(3) Kommt zwischen den bezeichneten Unternehmen für einen dieser Tarife eine Vereinbarung nicht zustande oder kann aus einem anderen Grund ein Tarif nach Absatz 2 nicht vereinbart werden, so versuchen die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien, den Tarif in gegenseitigem Einvernehmen festzusetzen.

prohibition or restriction applies to all airlines including the national airlines in respect to certain items mentioned in paragraphs (1) to (3) of this Article.

(6) The treatment specified in 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 6

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

(2) In operating the agreed services, the airlines of each Contracting Party shall take into account the interest 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 meet the current and reasonably 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 airlines. 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 airlines shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (i) the requirements of traffic to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airlines;
- (ii) traffic requirements of the area through which the airlines pass, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (iii) the requirements of through airline operation.

Article 7

(1) The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors such as cost of operation, reasonable profit, the characteristics of the various routes and the tariffs charged by any other airlines which operate over the same routes or parts thereof. In fixing such tariffs, the provisions of the following paragraphs should be observed.

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

(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) Können sich die Luftfahrtbehörden über die Genehmigung eines ihnen nach Absatz 2 vorgelegten Tariffs oder über die Festsetzung eines Tariffs nach Absatz 3 nicht einigen, so wird die Streitigkeit nach Maßgabe des Artikels 10 beigelegt.

(5) Vorbehaltlich des Absatzes 4 kann ein Tarif, den die Luftfahrtbehörde einer der beiden Vertragsparteien nicht genehmigt hat, nicht in Kraft treten.

(6) Die auf Grund dieses Artikels festgesetzten Tarife bleiben in Kraft, bis auf Grund dieses Artikels neue Tarife festgesetzt worden sind.

Artikel 8

(1) Die bezeichneten Unternehmen teilen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien spätestens dreißig Tage vor Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 3 festgelegten Linien die Art der Dienste, die vorgesehenen Flugzeugtypen und die Flugpläne mit. Entsprechendes gilt für spätere Änderungen.

(2) Die Luftfahrtbehörde der einen Vertragspartei übermittelt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen, die billigerweise angefordert werden können, um das von einem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei im vereinbarten Linienverkehr bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen haben alle Angaben zu enthalten, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung der von diesem Unternehmen im vereinbarten Linienverkehr durchgeführten Beförderungen notwendig sind.

Artikel 9

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

(2) Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans kann eine Vertragspartei jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gleiche gilt für Erörterungen über die Auslegung und Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Absatz 1 ohne Erfolg geblieben ist. Die Konsultation beginnt binnen sechzig Tagen nach Eingang des Antrags.

Artikel 10

(1) Entsteht zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens eine Streitigkeit, so werden sie sich in erster Linie bemühen, diese durch Verhandlungen beizulegen.

(2) Gelingt ihnen dies nicht, so ist die Streitigkeit auf Verlangen einer der beiden Vertragsparteien einem Schiedsgericht zu unterbreiten. 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, der von den Regierungen der beiden Vertragsparteien zu bestellen ist. Die Mitglieder sind innerhalb von sechzig Tagen zu bestellen, nachdem eine Vertragspartei von der anderen auf diplomatischem Wege eine Mitteilung mit

(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 10 of the present Agreement.

(5) Subject to the provisions of paragraph 4 of this Article, no tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party have not approved it.

(6) The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article 8

(1) The designated airlines shall communicate to the aeronautical authorities of both Contracting Parties not later than thirty days prior to the inauguration of air services on the routes specified in accordance with paragraph (3) of Article 2 of the present Agreement the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. This shall likewise apply to later changes.

(2) The aeronautical authorities of each 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.

Article 9

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

(2) Consultation may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of discussing amendments to the present Agreement or to the Route Schedule. The same applies to discussions concerning the interpretation and application of the present Agreement if either Contracting Party considers that an exchange of views within the meaning of paragraph (1) of this Article has been without success. Such consultation shall begin within sixty days from the date of receipt of any such request.

Article 10

(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.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of either Contracting Party. Such arbitral tribunal shall be established in each individual case in such a way as to comprise one member to be appointed by each Contracting Party and these two members shall then agree upon the choice of a national of a third State as their chairman, who shall be appointed by the Governments of the two Contracting Parties. The members shall be appointed within a period

dem Verlangen erhalten hat, die Streitigkeit einem solchen Schiedsgericht zu unterbreiten; der Obmann ist innerhalb weiterer sechzig Tage zu bestellen.

(3) Bestellt eine der Vertragsparteien innerhalb der genannten Frist keinen Schiedsrichter oder wird der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der genannten Frist bestellt, so ist der Präsident des Rates der Zivilluftfahrt-Organisation von einer der Vertragsparteien zu ersuchen, den oder die Schiedsrichter zu bestellen. Dabei ist zu beachten, daß der erste und der zweite Schiedsrichter nicht die gleiche Staatsangehörigkeit haben dürfen. Als dritter Schiedsrichter ist ein Angehöriger eines dritten Staates zu bestellen; dieser ist Obmann des Schiedsgerichts. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der beiden Vertragsparteien oder ist er aus einem anderen Grunde verhindert, so soll einer seiner Stellvertreter im Amt, der nicht die Staatsangehörigkeit einer der Vertragsparteien besitzt, die Bestellungen vornehmen.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Die Entscheidungen nach Absatz 3 und die Entscheidungen des Schiedsgerichts sind für beide Vertragsparteien bindend. 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 beiden Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel 11

Wird ein allgemeines mehrseitiges Luftverkehrs-Übereinkommen von beiden Vertragsparteien angenommen, so finden Erörterungen über die Feststellung, inwieweit das mehrseitige Übereinkommen dieses Abkommen aufhebt, ersetzt, ändert oder ergänzt, nach Artikel 9 Absatz 2 statt.

Artikel 12

Jedes von einer Vertragspartei bezeichnete Unternehmen darf in den Flughäfen und Städten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei, in denen es eine eigene Vertretung zu unterhalten beabsichtigt, sein eigenes Personal für seine Geschäfte unterhalten und beschäftigen. Sieht ein bezeichnetes Unternehmen von der Einrichtung einer eigenen Organisation in Flughäfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ab, so soll es nach Möglichkeit die in Betracht kommenden Arbeiten durch das Personal der Flughäfen oder eines bezeichneten Unternehmens im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ausführen lassen.

Artikel 13

Jede 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.

Artikel 14

Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenwechsel nach Artikel 2 Absatz 3 werden durch die

of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the chairman shall be appointed within a further period of sixty days.

(3) 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 Civil Aviation Organisation shall be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In appointing these arbitrators the first and the second arbitrator shall not have the same nationality. The third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as chairman of the arbitral tribunal. Where the President possesses the nationality of one of the two Contracting Parties or is otherwise prevented from carrying out this function, one of his deputies in office who has not the nationality of either Contracting Party should make the necessary appointments.

(4) The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. The decisions given under paragraph (3) of this Article and the decisions of the arbitral tribunal shall be binding for both Contracting Parties. 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. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Article 11

In the event of a general multilateral air transport convention being accepted by both Contracting Parties, discussions with a view to determine 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 (2) of Article 9 of the present Agreement.

Article 12

Each airline designated by either Contracting Party may maintain and employ its own personnel for its business transactions in the airports and cities in the territory of the other Contracting Party where it intends to maintain an agency. If a designated airline refrains from establishing its own organisation at airports in the territory of the other Contracting Party, it is understood that it should have its work performed, as far as possible, by the personnel of an airport or of a designated airline in the territory of the other Contracting Party.

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 Organisation. 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 Organisation.

Article 14

The present Agreement, any amendments to it and any exchange of notes under paragraph (3) of Article 2 of

Regierung der Bundesrepublik Deutschland der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zur Registrierung mitgeteilt.

the present Agreement shall be communicated to the ICAO for registration by the Government of the Federal Republic of Germany.

Artikel 15

Article 15

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation; die Ratifikationsurkunden sollen so bald wie möglich auf diplomatischem Wege ausgetauscht werden.

(1) The present Agreement shall be subject to ratification; the instruments of ratification shall be exchanged as soon as possible through diplomatic channels.

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

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

ZU URKUND DESSEN haben die von ihren Regierungen hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Abkommen unterschrieben.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

GESCHEHEN zu Djakarta, am 4. Dezember 1969 in sechs Urschriften, je zwei in deutscher, indonesischer und englischer Sprache. Der deutsche und der indonesische Wortlaut sind gleichermaßen verbindlich; bei unterschiedlicher Auslegung des deutschen und des indonesischen Textes soll der englische Wortlaut maßgebend sein.

DONE at Djakarta, the fourth day of December 1969 in six originals, two each in the German, Indonesian and English languages. The German and Indonesian texts shall be equally authentic; in case of any divergence of interpretation of the German and Indonesian texts the English text shall prevail.

Für die Bundesrepublik Deutschland
Bassler

For the Federal Republic of Germany
Bassler

Für die Republik Indonesien
Seda

For the Republic of Indonesia
Seda

Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Welturheberrechtsabkommens
Vom 26. Februar 1971

Mauritius hat in einer am 20. August 1970 bei dem Generaldirektor der Organisation der Vereinten Nationen für Erziehung, Wissenschaft und Kultur eingegangenen Note erklärt, daß es sich an das am 6. September 1952 in Genf unterzeichnete Welturheberrechtsabkommen sowie die Zusatzprotokolle 1, 2 und 3 (Bundesgesetzbl. 1955 II S. 101) vom Tage seiner Unabhängigkeit ab,

dem 12. März 1968,
gebunden betrachtet.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachungen vom 18. Februar 1965 (Bundesgesetzbl. II S. 150) und vom 24. Dezember 1969 (Bundesgesetzbl. 1970 II S. 12).

Bonn, den 26. Februar 1971

Der Bundesminister des Auswärtigen
In Vertretung
Frank

Bekanntmachung
über das Inkrafttreten der am 14. Juli 1967 in Stockholm unterzeichneten Fassung
des Madrider Abkommens vom 14. April 1891
über die internationale Registrierung von Marken
Vom 26. Februar 1971

Auf Grund des Artikels 3 Abs. 2 des Gesetzes vom 5. Juni 1970 über die am 14. Juli 1967 in Stockholm unterzeichneten Übereinkünfte auf dem Gebiet des geistigen Eigentums (Bundesgesetzbl. 1970 II S. 293, 418) wird hiermit bekanntgemacht, daß die Stockholmer Fassung des Madrider Abkommens vom 14. April 1891 über die internationale Registrierung von Marken nach ihrem Artikel 14 Abs. 4 Buchstabe a für die

Bundesrepublik Deutschland am 22. Dezember 1970 in Kraft getreten ist.

Die deutsche Ratifikationsurkunde ist am 19. Juni 1970 beim Direktor der Vereinigten Internationalen

Büros für den Schutz des geistigen Eigentums (BIRPI) hinterlegt worden.

Die Stockholmer Fassung des Madrider Abkommens ist am 22. Dezember 1970 ferner für folgende Staaten in Kraft getreten:

Rumänien
Ungarn
Schweiz
Tschechoslowakei

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 11. Januar 1971 (Bundesgesetzblatt II S. 10).

Bonn, den 26. Februar 1971

Der Bundesminister des Auswärtigen
In Vertretung
Frank

Herausgeber: Der Bundesminister der Justiz — Verlag: Bundesanzeiger Verlagsges. m. b. H. — Druck: Bundesdruckerei Bonn.
Postanschrift für Abonnementsbestellungen sowie für Bestellungen bereits erschienener Ausgaben:
Bundesgesetzblatt, 53 Bonn 1, Postfach 624, Telefon 22 40 86 — 88.

Das Bundesgesetzblatt erscheint in drei Teilen. In Teil I und II werden die Gesetze und Verordnungen in zeitlicher Reihenfolge nach ihrer Ausfertigung verkündet. Laufender Bezug nur im Postabonnement. Abbestellungen müssen bis spätestens 30. 4. bzw. 31. 10. beim Verlag vorliegen. Im Teil III wird das als fortlaufend festgestellte Bundesrecht auf Grund des Gesetzes über Sammlung des Bundesrechts vom 10. Juli 1958 (BGBl. I S. 437) nach Sachgebieten geordnet veröffentlicht. Der Teil III kann nur als Verlagsabonnement bezogen werden. Bezugspreis für Teil I und Teil II halbjährlich je 25,— DM. Einzelstücke je angefangene 16 Seiten 0,65 DM. Dieser Preis gilt auch für die Bundesgesetzblätter, die vor dem 1. Juli 1970 ausgegeben worden sind. Lieferung gegen Voreinsendung des Betrages auf das Postscheckkonto Bundesgesetzblatt, Köln 3 99, oder gegen Vorausrechnung bzw. gegen Nachnahme. Preis dieser Ausgabe 1,30 DM zuzüglich Versandgebühr 0,15 DM, bei Lieferung gegen Vorausrechnung zuzüglich Portokosten für die Vorausrechnung. Im Bezugspreis ist Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz beträgt 5,5 %.