

Bundesgesetzblatt ⁶⁴¹

Teil II

Z 1998 A

1982

Ausgegeben zu Bonn am 13. Juli 1982

Nr. 27

Tag	Inhalt	Seite
6. 7. 82	Gesetz zu dem Abkommen vom 28. Januar 1977 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Italienischen Republik über den Luftverkehr	642
6. 7. 82	Gesetz zu dem Abkommen vom 3. Oktober 1978 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Elfenbeinküste über den Luftverkehr	649
6. 7. 82	Gesetz zu dem Abkommen vom 27. Februar 1981 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Seschellen über den Fluglinienverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus	656
1. 7. 82	Vierte Verordnung zur Änderung der Neufassung 1977 der Anlagen A und B zum Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) (4. ADR-Änderungsverordnung)	665
28. 6. 82	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Wiener Übereinkommens über diplomatische Beziehungen	670
28. 6. 82	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Europäischen Übereinkommens über die internationale Handelsschiedsgerichtsbarkeit und der Vereinbarung über die Anwendung des Europäischen Übereinkommens über die internationale Handelsschiedsgerichtsbarkeit	671
30. 6. 82	Bekanntmachung über den Geltungsbereich der Konvention über die Verhütung und Bestrafung des Völkermordes	672
30. 6. 82	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See	672

**Gesetz
zu dem Abkommen vom 28. Januar 1977
zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Italienischen Republik
über den Luftverkehr**

Vom 6. Juli 1982

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

Artikel 1

Dem in Rom am 28. Januar 1977 unterzeichneten Ab-
kommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Italienischen Republik über den Luftverkehr wird
zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröf-
fentlicht.

Artikel 2

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkün-
dung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Arti-
kel XVI in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt-
zugeben.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt und
wird im Bundesgesetzblatt verkündet.

Bonn, den 6. Juli 1982

Der Bundespräsident
Carstens

Der Bundeskanzler
Schmidt

Der Bundesminister für Verkehr
Hauff

Der Bundesminister des Auswärtigen
Genscher

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

**Accordo
sul traffico aereo
tra la Repubblica Italiana
e la Repubblica Federale di Germania**

Die Bundesrepublik Deutschland
und
die Italienische Republik –

La Repubblica Italiana
e
la Repubblica Federale di Germania,

im folgenden als „Vertragsparteien“ bezeichnet, die das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt ratifiziert haben und ein Abkommen zu dem Zweck abzuschließen wünschen, den Fluglinienverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu regeln –

denominati d'ora innanzi «Parti Contraenti», avendo ratificato la Convenzione sull'Aviazione Civile Internazionale aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944 e desiderando concludere un Accordo al fine di disciplinare i servizi aerei tra i rispettivi territori e oltre,

haben folgendes vereinbart:

hanno convenuto quanto segue:

Artikel I

Articolo I

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

Ai fini del presente Accordo, a meno che dal contesto non risulti altrimenti:

- a) „Übereinkommen“: das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt einschließlich aller nach dessen Artikel 90 angenommenen Anhänge, aller Änderungen der Anhänge oder des Abkommens im Sinne der Artikel 90 und 94, soweit sie zwischen den Vertragsparteien in Kraft sind;
- b) „Luftfahrtbehörden“: in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr und in bezug auf die Italienische Republik das Ministerium für Verkehr, Generaldirektion Zivilluftfahrt, oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der von diesen Behörden wahrgenommenen Aufgaben ermächtigt ist;
- c) „bezeichnetes Unternehmen“: ein Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel III dieses Abkommens durch schriftliche Mitteilung für den Betrieb des Fluglinienverkehrs auf den in dieser Mitteilung aufgeführten Linien bezeichnet hat;
- d) die Begriffe „Hoheitsgebiet“, „Fluglinienverkehr“, „Internationaler Fluglinienverkehr“ und „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ haben die in den Artikeln 2 und 96 des Übereinkommens festgelegte Bedeutung.

- a) Il termine «La Convenzione» significa la Convenzione sull'Aviazione Civile Internazionale aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944 e comprende tutti gli Annessi adottati ai sensi dell'articolo 90 di detta Convenzione ed ogni emendamento degli Annessi o della Convenzione ai sensi degli articoli 90 e 94, nella misura in cui tali emendamenti siano in vigore per ambedue le Parti Contraenti;
- b) il termine «Autorità Aeronautiche» significa, nel caso della Repubblica Italiana il Ministero dei Trasporti – Direzione Generale dell'Aviazione Civile e, nel caso della Repubblica Federale di Germania, il Ministero Federale dei Trasporti, oppure, in entrambi i casi, ogni altra persona od Ente autorizzati ad assolvere le funzioni esercitate delle suddette Autorità;
- c) il termine «impresa designata» significa un'impresa che una Parte Contraente avrà designato, mediante notificazione scritta all'altra Parte Contraente, a norma dell'articolo III del presente Accordo, per l'esercizio di servizi aerei sulle rotte specificate in tale notificazione;
- d) i termini «territorio», «servizio aereo», «servizio aereo internazionale» e «scalo per scopi non commerciali» hanno rispettivamente il significato ad essi attribuito negli articoli 2 e 96 della Convenzione.

Artikel II

Articolo II

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen aufgeführten Rechte zur Einrichtung eines Fluglinienverkehrs auf den im Fluglinienplan festgelegten Linien, der von den beiden Vertragsparteien durch Notenwechsel zu vereinbaren ist (im folgenden als „vereinbarter Fluglinienverkehr“ und „festgelegte Linien“ bezeichnet).

1. Ciascuna Parte Contraente concede all'altra Parte Contraente i diritti specificati nel presente Accordo al fine di istituire servizi aerei sulle rotte specificate nella tabella delle rotte da concordarsi tra le due Parti Contraenti attraverso scambio di note (d'ora innanzi indicati rispettivamente come «servizi convenuti» e «rotte specificate»).

2. Vorbehaltlich der Beachtung der Bestimmungen dieses Abkommens genießt das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei folgende Rechte:

2. Subordinatamente all'osservanza delle disposizioni del presente Accordo, l'impresa designata da ciascuna Parte Contraente godrà dei seguenti diritti:

- a) das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;

- a) di sorvolare, senza farvi scalo, il territorio dell'altra Parte Contraente;

- b) im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;
- c) beim Betrieb eines vereinbarten Fluglinienverkehrs auf einer festgelegten Linie im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei an den im Fluglinienplan aufgeführten Punkten zu landen, um Fluggäste, Post und Fracht, die aus dem Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei oder eines dritten Staates stammen oder für diese bestimmt sind, abzusetzen oder aufzunehmen.

3. Durch Absatz 2 dieses Artikels wird dem Unternehmen der einen Vertragspartei nicht das Recht verliehen, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Post und Fracht aufzunehmen, die für einen anderen Punkt im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei bestimmt sind.

Artikel III

1. Jede Vertragspartei ist berechtigt, durch ihre Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei schriftlich ein Unternehmen für den Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs auf den festgelegten Linien zu bezeichnen.

2. Nach Eingang der Bezeichnung erteilt die Vertragspartei durch ihre Luftfahrtbehörden unter der Voraussetzung der Befolgung der Absätze 3 und 4 dieses Artikels dem bezeichneten Unternehmen unverzüglich die entsprechende Betriebserlaubnis.

3. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von dem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, die Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften zu erfüllen, die diese Behörden üblicherweise auf die Luftfahrtunternehmen und auf den Betrieb des internationalen gewerblichen Fluglinienverkehrs anwenden.

4. Jede Vertragspartei ist berechtigt, ein bezeichnetes Unternehmen abzulehnen oder die einem Unternehmen für die Ausübung der Rechte im Sinne des Artikels II Absatz 2 dieses Abkommens erteilte Erlaubnis auszusetzen oder zu widerrufen oder die Erlaubnis mit Auflagen zu versehen, die sie für die Ausübung dieser Rechte durch ein Unternehmen für erforderlich hält, wenn ihr nicht ausreichender Beweis erbracht wird, daß der wesentliche Teil des Eigentums an diesem Unternehmen und die tatsächliche Kontrolle über das Unternehmen der Vertragspartei, die es bezeichnet hat, oder deren Staatsangehörigen zustehen.

5. Das Unternehmen, welches in dieser Weise bezeichnet ist und eine Betriebserlaubnis erhalten hat, kann unter der Voraussetzung der Befolgung des Artikels VI jederzeit den vereinbarten Fluglinienverkehr aufnehmen.

6. Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebserlaubnis auszusetzen, zu widerrufen oder mit von ihr für notwendig befundenen geeigneten Auflagen zu versehen, wenn das bezeichnete Unternehmen es nach Auffassung dieser Vertragspartei unterläßt, die Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei zu befolgen oder den Fluglinienverkehr in einer der in diesem Abkommen vorgeschriebenen Bedingungen abweichenden Weise betreibt. Von diesem Recht wird jede Vertragspartei nur Gebrauch machen, wenn die in den Artikeln X und XI vorgesehenen Verfahren erfolglos durchgeführt worden sind, es sei denn, daß eine sofortige Einstellung des Betriebes oder sonstige geeignete Maßnahmen erforderlich sind, um weitere Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Rechtsvorschriften zu vermeiden.

Artikel IV

1. Die Luftfahrzeuge des von einer Vertragspartei bezeichneten Unternehmens, die in dem vereinbarten Fluglinienverkehr eingesetzt sind, werden zur Landung im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei unter Befreiung von Zöllen und

b) di fare scali nel territorio dell'altra Parte Contraente per scopi non commerciali; e

c) nell'esercizio di un servizio convenuto su una rotta specificata di fare scali nel territorio dell'altra Parte Contraente nei punti specificati nella tabella delle rotte, allo scopo di sbarcare o imbarcare passeggeri, posta e merci provenienti da o destinati al territorio della prima Parte Contraente o di un terzo Paese.

3. Nessuna delle disposizioni del paragrafo 2. potrà essere intesa nel senso di conferire alla impresa di una Parte Contraente il diritto di imbarcare nel territorio dell'altra Parte Contraente, passeggeri, posta e merci destinati ad altro punto del territorio di quest'ultima Parte Contraente.

Articolo III

1. Ciascuna Parte Contraente ha il diritto di designare per iscritto - a mezzo delle proprie Autorità Aeronautiche - all'altra Parte Contraente una impresa per l'esercizio dei servizi convenuti sulle rotte specificate.

2. Ricevuta la designazione, la Parte Contraente deve - per mezzo delle proprie Autorità Aeronautiche e subordinatamente all'osservanza delle disposizioni dei paragrafi 3 e 4 di questo articolo - concedere senza indugio all'impresa designata la relativa autorizzazione d'esercizio.

3. Le Autorità Aeronautiche di una Parte Contraente possono richiedere all'impresa designata dall'altra Parte Contraente di fornire loro la dimostrazione soddisfacente che essa è in grado di osservare le condizioni prescritte dalle leggi e dai regolamenti che esse applicano di regola all'attività dei vettori aerei e all'esercizio dei servizi aerei internazionali commerciali.

4. Ciascuna Parte Contraente ha il diritto di rifiutare la designazione di un'impresa o di sospendere o revocare a un'impresa l'autorizzazione per l'esercizio dei diritti indicati al paragrafo 2 dell'Art. II del presente Accordo, o d'imporre le condizioni che essa ritenga necessarie all'esercizio da parte di un'impresa dei diritti anzidetti, nel caso in cui essa non abbia la prova soddisfacente che la proprietà sostanziale e l'effettivo controllo di tale impresa sono nelle mani della Parte Contraente che ha designato l'impresa o di suoi cittadini.

5. L'impresa così designata e autorizzata può cominciare a esercire i servizi convenuti in qualsiasi momento, subordinatamente all'osservanza delle disposizioni dell'Art. VI.

6. Ciascuna Parte Contraente si riserva il diritto di sospendere o revocare l'autorizzazione d'esercizio ovvero d'imporre quelle appropriate condizioni che riterrà necessarie nel caso che l'impresa designata venga meno, secondo il giudizio della Parte stessa, all'osservanza delle leggi e dei regolamenti della Parte Contraente concedente i diritti o comunque svolga l'esercizio in modo diverso dalle condizioni prescritte nel presente Accordo. Ciascuna Parte Contraente farà uso di questo diritto solo se siano già state esperite inutilmente le procedure previste agli Articoli X e XI, sempre che non si appalesi indispensabile, ad evitare ulteriori violazioni di legge o regolamenti, l'immediata sospensione dell'esercizio ovvero l'adozione di altre idonee misure.

Articolo IV

1. Gli aeromobili dell'impresa designata da una Parte Contraente, impiegati nei servizi convenuti, sono ammessi allo scalo nel territorio dell'altra Parte Contraente in esenzione dai dazi doganali e da ogni altro diritto e tassa gravanti sulle merci

sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben einschließlich der Untersuchungskosten zugelassen.

2. Treibstoffe, Schmieröle, Bordvorräte, Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände, die in den Luftfahrzeugen des von einer Vertragspartei bezeichneten Unternehmens vorhanden sind, können unter Befreiung von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben einschließlich der Untersuchungskosten in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei verbracht werden. Diese Gegenstände dürfen nur mit Zustimmung der Zollbehörden der letztgenannten Vertragspartei ausgeladen werden.

3. Treibstoffe, Schmieröle, Bordvorräte, Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände, die in das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei zum ausschließlichen Gebrauch durch die in dem vereinbarten Fluglinienverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge des von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmens eingeführt werden, sind von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben einschließlich der Untersuchungskosten befreit.

4. Treibstoffe und Schmieröle, welche die Luftfahrzeuge des von einer Vertragspartei bezeichneten Unternehmens im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei an Bord nehmen, bleiben frei von den in Absatz 1 bezeichneten Zöllen und sonstigen Abgaben und von etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben (für die Italienische Republik: imposte di fabbricazione e di consumo). Dies gilt auch bezüglich des Teils, der für den Verbrauch während des Überfliegens des Hoheitsgebiets der anderen Vertragspartei bestimmt ist. Die gleiche Befreiung wird auch für die Ersatzteile, die Bordvorräte und die üblichen Bord-ausrüstungen in den Grenzen und unter den Bedingungen gewährt, wie sie von den zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei festgesetzt werden, soweit diese Gegenstände unmittelbar ausgeführt werden.

5. Die Gegenstände, für welche die in den vorstehenden Absätzen genannten Erleichterungen gewährt werden, dürfen nur für Zwecke des Luftverkehrs verwendet werden und müssen, wenn ihre Verwendung unterbleibt, wieder ausgeführt werden, sofern nicht nach den im Hoheitsgebiet der betreffenden Vertragspartei in Kraft befindlichen Bestimmungen ihre Übertragung auf ein anderes Luftfahrtunternehmen oder ihre Einfuhr gestattet wird. Sie bleiben bis zu ihrer Verwendung und Bestimmung unter Zollüberwachung.

6. Die in diesem Artikel vorgesehenen Befreiungen können von der Einhaltung bestimmter Förmlichkeiten abhängig gemacht werden, die im Hoheitsgebiet der Vertragspartei, welche die Befreiungen gewähren soll, üblicherweise in Kraft sind; die Befreiungen gelten nicht für die als Entgelt für Dienstleistungen empfangenen Gebühren.

7. Soweit für die in den Absätzen 1 bis 4 dieses Artikels genannten Gegenstände Zölle und sonstige Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen diese Gegenstände nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

Artikel V

1. Den bezeichneten Unternehmen beider Vertragsparteien wird in gleicher und billiger Weise Gelegenheit gegeben, den vereinbarten Fluglinienverkehr auf den festgelegten Linien zwischen den jeweiligen Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu betreiben.

2. Bei dem Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs nimmt das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei auf die Interessen des von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmens gebührend Rücksicht, damit der auf den festgelegten Linien oder Teilen dieser Linien von diesem Unternehmen betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

all'importazione, all'esportazione e al transito ivi comprese le spese di ispezione.

2. I carburanti, gli oli lubrificanti, le provviste di bordo, le parti di ricambio e le dotazioni normali di bordo, esistenti sugli aeromobili dell'impresa designata da una Parte Contraente, sono ammessi nel territorio dell'altra Parte Contraente in esenzione dai dazi doganali e da ogni altro diritto e tassa gravanti sulle merci all'importazione, all'esportazione e al transito ivi comprese le spese di ispezione. Detti materiali non possono essere sbarcati senza il consenso delle Autorità doganali di detta ultima Parte Contraente.

3. I carburanti, gli oli lubrificanti, le provviste di bordo, le parti di ricambio e le dotazioni normali di bordo introdotti nel territorio di una Parte Contraente per l'uso esclusivo degli aeromobili dell'impresa designata dall'altra Parte Contraente, impiegati nell'esercizio dei servizi convenuti, sono esenti dai dazi doganali e da ogni altro diritto e tassa gravanti sulle merci all'importazione, all'esportazione e al transito ivi comprese le spese di ispezione.

4. I carburanti e gli oli lubrificanti che gli aeromobili dell'impresa designata da una Parte Contraente prendono a bordo nel territorio dell'altra Parte Contraente, rimangono esenti dai dazi doganali e da ogni altro diritto e tassa di cui al paragrafo 1 del presente articolo come pure da ogni altra specifica imposta di fabbricazione o di consumo (per la Repubblica Federale di Germania: besondere Verbrauchsabgaben). Ciò vale anche per la parte destinata ad essere consumata nel corso dei voli al di sopra del detto territorio. Uguale esenzione è accordata alle parti di ricambio, alle provviste di bordo ed alle dotazioni normali di bordo, nei limiti e condizioni stabiliti dalle competenti Autorità dell'altra Parte Contraente purché gli stessi vengano direttamente esportati.

5. I materiali che beneficiano delle agevolazioni indicate nei paragrafi precedenti non possono essere utilizzati per usi diversi dai servizi di volo e debbono essere riesportati in caso di mancato impiego, a meno che non ne sia permessa la cessione ad altra impresa aerea ovvero l'importazione secondo le prescrizioni in vigore nel territorio della Parte Contraente interessata. In attesa del loro uso e destinazione debbono rimanere sotto controllo doganale.

6. Le esenzioni previste dal presente articolo possono essere subordinate all'osservanza di determinate formalità, normalmente in vigore nel territorio della Parte Contraente che deve accordarle, e non vanno riferite ai diritti percepiti come corrispettivo di servizi resi.

7. Nella misura in cui non saranno percepiti i dazi doganali e gli altri diritti e tasse per i materiali menzionati ai paragrafi da 1 a 4 del presente articolo, tali materiali non saranno sottoposti a quelle proibizioni e restrizioni economiche all'importazione, all'esportazione e al transito che dovrebbero altrimenti essere loro applicate.

Articolo V

1. Le imprese designate dalle due Parti Contraenti godranno di pari ed eque possibilità nell'esercizio dei servizi convenuti sulle rotte specificate tra i rispettivi territori ed oltre.

2. Nell'esercizio dei servizi convenuti, l'impresa designata da ciascuna Parte Contraente terrà in debita considerazione gli interessi dell'impresa designata dall'altra Parte Contraente in modo da non interferire indebitamente sui servizi che quest'ultima esercisce sulle rotte specificate o su settori di es-

Artikel VI

1. Der von den bezeichneten Unternehmen beider Vertragsparteien betriebene Fluglinienverkehr muß in einem angemessenen Verhältnis zur Verkehrsnachfrage der Öffentlichkeit auf den festgelegten Linien stehen; er dient vor allem dazu, ein angemessenes Beförderungsangebot bereitzustellen, das die gegenwärtige und unter gewöhnlichen Umständen vorhersehbare Nachfrage bei der Beförderung von Fluggästen, Post und Fracht zwischen dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, welche das Unternehmen bezeichnet hat, und dem Hoheitsgebiet der Bestimmungsstaaten befriedigt.

2. Die Beförderung von Fluggästen, Post und Fracht, die an Punkten aufgenommen oder abgesetzt werden, welche im Hoheitsgebiet dritter Staaten auf den festgelegten Linien liegen, erfolgt unter Berücksichtigung des allgemeinen Grundsatzes, daß das Beförderungsangebot angepaßt sein soll

- a) an die Erfordernisse des Verkehrs zwischen den Abgangsstaaten und den Bestimmungsstaaten;
- b) an die Erfordernisse des Fernverkehrs;
- c) an die Verkehrserfordernisse des Gebiets, das das Unternehmen beim Betrieb seines Fluglinienverkehrs überfliegt.

3. Vor der Aufnahme des vereinbarten Fluglinienverkehrs und bei späteren Änderungen des Beförderungsangebots einigen sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien über die Anwendung der in den vorstehenden Absätzen dieses Artikels genannten Grundsätze über den Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen.

4. Die Flugpläne einschließlich der Flugstrecken, der Art der Dienste und der vorgesehenen Flugzeugmuster sind den Luftfahrtbehörden mindestens sechzig Tage vor ihrem Inkrafttreten zur Genehmigung vorzulegen.

5. Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei übermittelt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen des bezeichneten Unternehmens, die billigerweise angefordert werden können, um das auf den im Fluglinienplan festgelegten Linien von dem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen.

Artikel VII

1. Die auf den vereinbarten Fluglinienverkehr anzuwendenden Tarife werden in angemessener Höhe unter gebührender Berücksichtigung aller wichtigen einschlägigen Faktoren wie der Betriebskosten, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Merkmale des betreffenden Flugliniendienstes und, sofern dies für zweckdienlich gehalten wird, des Tarifs anderer Unternehmen auf Teilen der festgelegten Fluglinie festgesetzt. Für die Festsetzung der Tarife sind die folgenden Bestimmungen dieses Artikels maßgebend.

2. Die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Tarife werden, wenn möglich, für jede festgelegte Fluglinie zwischen den bezeichneten Unternehmen vereinbart (sofern es für zweckdienlich gehalten wird, unter Konsultation anderer Unternehmen, die auf der gesamten Fluglinie oder einem Teil dieser Linie Fluglinienverkehr betreiben). Diese Vereinbarung wird nach dem vom Internationalen Luftverkehrsverband (IATA) angewendeten Tariffestsetzungsverfahren getroffen.

3. Die auf diese Weise vereinbarten Tarife werden den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien mindestens 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 eine Vereinbarung zwischen den bezeichneten Unternehmen über die Tarife nicht zustande, so versuchen die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien selbst, sie im gegenseitigen Einvernehmen festzusetzen.

Articolo VI

1. I servizi convenuti eserciti dalle imprese designate dalle due Parti Contraenti dovranno essere ragionevolmente correlati alle esigenze del pubblico per il trasporto aereo sulle rotte specificate; il loro scopo principale sarà di offrire una capacità adeguata a soddisfare le esigenze attuali e ragionevolmente prevedibili per il trasporto di passeggeri, posta e merci tra il territorio della Parte Contraente che ha designato l'impresa ed il territorio dei Paesi di destinazione.

2. Il trasporto dei passeggeri, della posta e delle merci imbarcati o sbarcati negli scali situati nel territorio di terzi Stati lungo le rotte specificate verrà assicurato tenendo presente il principio generale che la capacità deve essere correlata:

- a) alle esigenze del traffico tra i Paesi di origine ed i Paesi di destinazione;
- b) alle esigenze dei servizi a lungo percorso;
- c) alle esigenze del traffico della zona attraverso la quale l'impresa esercisce il proprio servizio.

3. Prima dell'inizio dei servizi convenuti e per le successive variazioni di capacità le Autorità Aeronautiche delle Parti Contraenti si accorderanno sulla applicazione dei principi di cui ai paragrafi precedenti del presente Articolo per l'esercizio dei servizi convenuti da parte delle imprese designate.

4. Gli orari dei servizi, comprendenti anche gli itinerari, il tipo dei servizi e il tipo di aeromobili previsti, dovranno essere sottoposti all'approvazione delle Autorità Aeronautiche almeno 60 (sessanta) giorni prima della loro entrata in vigore.

5. Le Autorità Aeronautiche di ciascuna delle due Parti Contraenti forniranno, a richiesta, alle Autorità Aeronautiche dell'altra Parte Contraente, ogni dato statistico, periodico od altro, relativo all'impresa designata che possa essere ragionevolmente richiesto per controllare la capacità di trasporto offerta dall'impresa designata della prima Parte Contraente sui servizi fissati nella tabella delle rotte.

Articolo VII

1. Le tariffe da applicarsi sui servizi convenuti debbono essere stabilite in misura ragionevole, prendendo in debita considerazione tutti i principali fattori ad esse connessi, fra cui il costo di esercizio, un ragionevole profitto, le caratteristiche del servizio e, ove ritenuto opportuno, le tariffe applicate da altre imprese su qualsiasi parte della rotta specificata. Tali tariffe devono essere determinate in conformità delle seguenti disposizioni del presente Articolo.

2. Le tariffe di cui al paragrafo 1 del presente articolo devono essere concordate, se possibile, per ognuna delle rotte specificate, tra le imprese designate (ove ritenuto opportuno, in consultazione con altre imprese operanti sull'intera rotta o su una parte di essa). Tale accordo deve essere raggiunto attraverso i sistemi adottati in materia di tariffe della Associazione per il Trasporto Aereo Internazionale (IATA).

3. Tutte le tariffe così concordate devono essere sottoposte per la approvazione alle Autorità Aeronautiche di entrambe le Parti Contraenti almeno 30 giorni prima della data proposta per la loro entrata in vigore. Tale termine può essere ridotto in casi speciali, se le Autorità Aeronautiche concordano in questo senso.

4. In caso di disaccordo tra le imprese designate per quanto riguarda le tariffe, le Autorità Aeronautiche delle Parti Contraenti cercheranno esse stesse di determinarle di comune accordo.

5. Können sich die Luftfahrtbehörden nicht über die Genehmigung eines ihnen nach Absatz 3 dieses Artikels vorgelegten Tarifs oder über die Festsetzung eines Tarifs nach Absatz 4 einigen, so wird die Meinungsverschiedenheit nach Maßgabe der Artikel XI und XII dieses Abkommens beigelegt.

6. a) Ein Tarif kann nicht in Kraft treten, wenn die Luftfahrtbehörde der einen oder der anderen Vertragspartei ihn nicht befürwortet, es sei denn, daß der Fall des Artikels XII dieses Abkommens eintritt.

b) Die nach diesem Artikel festgesetzten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife nach Maßgabe dieses Artikels festgesetzt werden.

Artikel VIII

Jede Vertragspartei gewährt dem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Unternehmen das Recht, die durch die Beförderung im Luftverkehr im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erzielten Einkünfte frei und ohne Beschränkung in den Währungen der beiden Vertragsparteien zum amtlichen Wechselkurs nach ihren jeweiligen Hauptgeschäftsniederlassungen zu transferieren.

Artikel IX

Jedes bezeichnete Unternehmen kann im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei sein eigenes kaufmännisches, Verwaltungs- und technisches Personal unterhalten, das zur Durchführung des vereinbarten Fluglinienverkehrs erforderlich ist.

Artikel X

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

Artikel XI

Zur Erörterung etwaiger Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans kann jede Vertragspartei jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gleiche gilt für die Erörterung der Auslegung und Anwendung dieses Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel X keinen Erfolg gehabt hat. Die Konsultation beginnt innerhalb einer Frist von sechzig Tagen nach Eingang des Antrags.

Artikel XII

1. Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder die Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel XI 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 benannt wird. Die Mitglieder werden innerhalb von sechzig Tagen, der Obmann innerhalb von neunzig Tagen benannt, 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 jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der beiden Vertragsparteien oder ist er aus

5. Qualora le Autorità Aeronautiche non concordino nell'approvazione di una qualsiasi tariffa sottoposta ad esse, secondo quanto è previsto nel paragrafo 3 del presente articolo, o sulla determinazione di una qualsiasi tariffa, secondo quanto è previsto nel paragrafo 4, la controversia deve essere regolata in conformità delle disposizioni degli art. XI e XII del presente Accordo.

6. a) Nessuna tariffa può entrare in vigore se l'Autorità Aeronautica dell'una o dell'altra Parte Contraente non la ritenga di proprio gradimento, a meno che non ricorra il caso previsto dalle disposizioni dell'art. XII del presente accordo.

b) Quando siano state stabilite in conformità delle disposizioni del presente articolo, le tariffe debbono rimanere in vigore fino a quando nuove tariffe non siano state determinate in conformità con le disposizioni del presente articolo.

Articolo VIII

Ognuna delle Parti Contraenti concede alla impresa designata dall'altra Parte Contraente il diritto di trasferire liberamente, senza alcuna limitazione, nelle valute delle due Parti Contraenti ai relativi uffici principali, al tasso ufficiale di cambio, i redditi realizzati nel territorio dell'altra Parte Contraente nell'esercizio dei trasporti aerei.

Articolo IX

Ciascuna impresa designata può mantenere nel territorio dell'altra Parte Contraente proprio personale commerciale, amministrativo e tecnico, necessario all'espletamento del traffico aereo di linea convenuto.

Articolo X

Le Autorità Aeronautiche delle Parti Contraenti si metteranno in contatto, ove necessario, per assicurare una stretta collaborazione in ordine alle questioni riguardanti l'applicazione e l'interpretazione delle disposizioni contenute nel presente Accordo.

Articolo XI

Consultazioni tendenti all'eventuale modifica del presente Accordo o della tabella delle rotte potranno essere richieste in ogni momento da ciascuna Parte Contraente. Lo stesso vale per le questioni relative all'interpretazione e all'applicazione di questo Accordo, sempre che, a giudizio di una delle Parti Contraenti, la procedura a tale fine prevista dall'articolo X non abbia dato un risultato positivo. Le predette consultazioni cominceranno entro il termine di 60 (sessanta) giorni, a partire dalla ricezione della domanda.

Articolo XII

1. Nella misura in cui una controversia sulla interpretazione o l'applicazione del presente Accordo non possa essere risolta in base all'Articolo XI, essa sarà, a richiesta di una Parte Contraente, sottoposta ad un tribunale arbitrale.

2. Il tribunale arbitrale sarà costituito di volta in volta in modo che ciascuna Parte Contraente designi un arbitro e che i due arbitri si accordino sulla scelta di un presidente cittadino di uno stato terzo che sarà nominato dai Governi delle due Parti Contraenti. Gli arbitri dovranno essere designati nei 60 (sessanta) giorni, e il presidente nei 90 (novanta) giorni dopo che l'una delle Parti Contraenti avrà fatto conoscere all'altra Parte Contraente la sua intenzione di sottoporre la divergenza ad un tribunale arbitrale.

3. Qualora i termini previsti nel paragrafo 2 non venissero osservati, ciascuna Parte Contraente potrà, in mancanza di diversa intesa, pregare il Presidente del Consiglio dell'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale (O.A.C.I.) di procedere alle designazioni necessarie. Qualora il Presidente abbia la nazionalità di una delle due Parti Contraenti o qualora il me-

einem anderen Grunde verhindert, so soll der Vizepräsident, der ihn vertritt, die Ernennungen vornehmen.

4. Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für die 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 Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

5. Wenn und solange eine Vertragspartei oder das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei sich nicht an die nach den vorstehenden Absätzen dieses Artikels getroffene Entscheidung hält, kann die andere Vertragspartei die Rechte und Vorrechte, die sie der zuwiderhandelnden ersten Vertragspartei oder den von dieser bezeichneten Unternehmen auf Grund dieses Abkommens gewährt, beschränken, zeitweilig aufheben oder widerrufen.

Artikel XIII

Wird ein allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen geschlossen, dem beide Vertragsparteien beitreten, so wird dieses Abkommen in der Weise geändert, daß es einem solchen Übereinkommen angepaßt wird.

Artikel XIV

1. Jede Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit kündigen.

2. Eine entsprechende Mitteilung über die Kündigung wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) gemacht.

3. Im Falle der Kündigung tritt dieses Abkommen zwölf Monate nach dem Tag außer Kraft, an dem sie bei der anderen Vertragspartei eingegangen ist, es sei denn, daß die Kündigung vor Ablauf der Frist im gegenseitigen Einvernehmen zurückgezogen wird.

4. Bestätigt die andere Vertragspartei den Empfang der Kündigung nicht, so gilt die Kündigung fünfzehn Tage nach Empfang der entsprechenden Mitteilung durch die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) als eingegangen.

Artikel XV

Dieses Abkommen und alle seine Änderungen werden beim Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) registriert.

Artikel XVI

Dieses Abkommen tritt fünfzehn Tage nach dem Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

Geschehen zu Rom am 28. Januar 1977 in zwei Urschriften, jede in deutscher und italienischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

desimo sia impedito da altre ragioni, il Vice-Presidente, che lo sostituisce, procederà alle designazioni necessarie.

4. Il tribunale arbitrale decide a maggioranza di voti. Le sue decisioni saranno impegnative per le due Parti Contraenti. Ciascuna Parte Contraente avrà a suo carico le spese relative al proprio arbitro come pure quelle relative alla sua partecipazione nella procedura davanti al tribunale arbitrale. Le spese relative al Presidente, come pure le altre spese, saranno a carico delle Parti Contraenti in uguale misura. Per il resto, il tribunale arbitrale stabilirà la sua procedura.

5. Se e sino a quando ciascuna Parte Contraente o l'impresa designata di ciascuna Parte Contraente non si attenga alla decisione presa ai sensi dei paragrafi precedenti del presente Articolo, l'altra Parte Contraente può limitare, sospendere o revocare ogni diritto o privilegio che essa abbia concesso in base al presente Accordo alla Parte Contraente che si trovi in difetto o all'impresa designata di quella Parte Contraente.

Articolo XIII

Qualora venga conclusa una convenzione generale multilaterale sui trasporti aerei a cui ambedue le Parti Contraenti aderiscano il presente Accordo verrà modificato onde renderlo conforme alle disposizioni di tale convenzione.

Articolo XIV

1. Ciascuna Parte Contraente può denunciare il presente Accordo in qualsiasi momento.

2. La comunicazione per la denuncia dell'Accordo sarà inviata simultaneamente all'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale (OACI).

3. Nel caso di denuncia, il presente Accordo avrà termine dodici mesi dopo la data nella quale sia stata ricevuta comunicazione relativa dall'altra Parte Contraente, a meno che la comunicazione venga ritirata di comune accordo prima della scadenza di tale periodo.

4. In mancanza di accusa di ricezione dell'altra Parte Contraente, la comunicazione di denuncia si riterrà ricevuta quindici giorni dopo la sua ricezione da parte dell'Organizzazione per l'Aviazione Civile Internazionale (OACI).

Articolo XV

Il presente Accordo ed ogni emendamento allo stesso verrà registrato presso il Consiglio dell'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale (OACI).

Articolo XVI

Il presente Accordo entrerà in vigore il quindicesimo giorno successivo a quello dello scambio degli strumenti di ratifica.

Fatto a Roma il 28 gennaio 1977 in due originali, ognuno in lingua tedesca e in lingua italiana, entrambi i testi facenti egualmente fede.

Für die Bundesrepublik Deutschland
Per la Repubblica Federale di Germania
Dr. Meyer-Lindenberg

Für die Italienische Republik
Per la Repubblica Italiana
Mario Mondello

**Gesetz
zu dem Abkommen vom 3. Oktober 1978
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Elfenbeinküste
über den Luftverkehr**

Vom 6. Juli 1982

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

Artikel 1

Dem in Bonn am 3. Oktober 1978 unterzeichneten Ab-
kommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland
und der Republik Elfenbeinküste über den Luftverkehr
wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend
veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkün-
dung 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 ausgefertigt und
wird im Bundesgesetzblatt verkündet.

Bonn, den 6. Juli 1982

Der Bundespräsident
Carstens

Der Bundeskanzler
Schmidt

Der Bundesminister für Verkehr
Hauff

Der Bundesminister des Auswärtigen
Genscher

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

**Accord
entre la République fédérale d'Allemagne
et la République de Côte d'Ivoire
relatif au transport aérien**

Die Bundesrepublik Deutschland
und
die Republik Elfenbeinküste –

in dem Wunsche, die Entwicklung des Luftverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu fördern und die internationale Zusammenarbeit in diesem Bereich weitestgehend zu verwirklichen;

in dem Wunsche, auf diesen Luftverkehr die Grundsätze und die Bestimmungen des Abkommens von Chicago vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt anzuwenden –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

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

- a) „Luftfahrtbehörde“: in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland der Bundesminister für Verkehr, in bezug auf die Republik Elfenbeinküste der für die Zivilluftfahrt zuständige Minister 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.

(2) Die Begriffe „Hoheitsgebiet“, „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“ und „Landung zu nicht gewerblichen 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.

Artikel 2

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

- a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen,
- b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet zu nicht gewerblichen Zwecken zu landen,
- c) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet an den Punkten, die in den nach Absatz 2 festgelegten Linien aufgeführt sind, zu

La République fédérale d'Allemagne
et
la République de Côte d'Ivoire –

désireuses de favoriser le développement des transports aériens entre leurs territoires et au-delà et de poursuivre dans la plus large mesure possible, la coopération internationale dans ce domaine;

désireuses d'appliquer à ces transports les principes et les dispositions de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signée à Chicago le 7 Décembre 1944;

sont convenues de ce qui suit:

Article 1

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

- a) – «Autorité aéronautique»: en ce qui concerne la République fédérale d'Allemagne, le Ministre fédéral des Transports; en ce qui concerne la République de Côte d'Ivoire le Ministre chargé de l'aviation civile; 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) 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.

Article 2

(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) 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 Para-

landen, um Fluggäste, Post und Fracht gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

(2) Die Linien, auf welchen die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien internationalen Fluglinienverkehr 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 Unternehmen schriftlich bezeichnet hat, und
- b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem 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 9 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 sonstige 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 12 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.

graphie 2 du présent Article, afin de prendre ou de déposer, à des fins commerciales, des passagers, du courrier et/ou des marchandises.

(2) Les routes sur lesquelles les entreprises désignées par les Parties contractantes sont autorisées à exploiter des services aériens internationaux seront fixées dans un tableau de routes 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 à tout moment:

- a) lorsque la Partie contractante, à laquelle les droits mentionnés au Paragraphe 1 de l'Article 2 sont accordés, aura désigné par écrit une entreprise, et
- b) lorsque la Partie contractante qui accorde ces droits aura autorisé l'entreprise désignée 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 9 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 12 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 conventions aux lois ou règlements.

(2) Chaque Partie contractante pourra, moyennant notification écrite à 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

(1) Der Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs zwischen dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland und dem Hoheitsgebiet der Republik Elfenbeinküste und umgekehrt, der auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien erfolgt, ist für die beiden Länder ein grundlegendes und wichtiges Recht.

(2) Die beiden Vertragsparteien kommen überein, auf allen Gebieten, die mit der Ausübung der in diesem Abkommen gewährten Rechte in Zusammenhang stehen, den Grundsatz der Gleichheit und Gegenseitigkeit anzuwenden. Die von jeder der beiden Vertragsparteien bezeichneten Unternehmen müssen einer gerechten und gleichen Behandlung gewiß sein und gleiche Möglichkeiten und Rechte haben.

(3) Sie haben auf den von beiden beflogenen Flugstrecken auf ihre gegenseitigen Interessen Rücksicht zu nehmen, um ihren jeweiligen Linienverkehr nicht ungebührlich zu beeinträchtigen.

(4) Der vereinbarte Linienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot mit einem als vernünftig anzusehenden Nutzungsgrad bereitzustellen, das der normalen und vernünftigerweise voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, die das Unternehmen bezeichnet hat.

(5) Das von einer der Vertragsparteien bezeichnete Unternehmen kann die Nachfrage, die in bezug auf die Beförderung zwischen dem Hoheitsgebiet der von den vereinbarten Linien

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

(1) L'exploitation des services agréés entre le territoire de la République fédérale d'Allemagne et le territoire de la République de Côte d'Ivoire ou vice versa, services exploités sur les routes fixées conformément au Paragraphe 2 de l'Article 2 du présent Accord, constitue pour les deux pays un droit fondamental et primordial.

(2) Les deux Parties contractantes sont d'accord pour faire appliquer le principe de l'égalité et de la réciprocité dans tous les domaines relatifs à l'exercice des droits résultant du présent Accord. Les entreprises désignées par chacune des deux Parties contractantes seront assurées d'un traitement juste et équitable, et devront bénéficier de possibilités et de droit égaux.

(3) Elles devront, sur les parcours communs, prendre en considération leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter indûment leurs services.

(4) Sur chacune des routes fixées conformément au Paragraphe 2 de l'Article 2 du présent Accord les services agréés auront pour objectif primordial la mise en œuvre, à un coefficient d'utilisation tenu pour raisonnable, d'une capacité adaptée aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles du trafic aérien international en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise exploitant lesdits services.

(5) L'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes pourra satisfaire dans la limite de la capacité globale prévue au Paragraphe 4 du présent Article, aux besoins du trafic

berührten dritten Staaten und dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei besteht unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs im Rahmen des in Absatz 4 genannten Beförderungsangebots befriedigen.

(6) Um den Erfordernissen eines unvorhergesehenen oder zeitweiligen Verkehrsaufkommens auf den gleichen Linien gerecht zu werden, haben die bezeichneten Unternehmen unter sich geeignete Maßnahmen zur Bewältigung dieser vorübergehenden Steigerung des Verkehrsaufkommens zu beschließen. Sie haben darüber alsbald den Luftfahrtbehörden ihrer jeweiligen Länder zu berichten, die miteinander einen Meinungsaustausch darüber führen können, falls sie dies für zweckdienlich halten.

(7) Falls das bezeichnete Unternehmen der einen Vertragspartei auf einer oder mehreren Linien das ihr zustehende Beförderungsangebot ganz oder teilweise nicht ausnützt, kann es dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei für einen bestimmten Zeitraum dieses Angebot ganz oder teilweise übertragen. Das bezeichnete Unternehmen, das seine Rechte ganz oder teilweise übertragen hat, kann diese am Ende des genannten Zeitraums wieder übernehmen.

Artikel 8

(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 9

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

(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

entre les territoires des Etats tiers situés sur les routes convenues et le territoire de l'autre Partie contractante, compte tenu des services locaux et régionaux.

(6) Pour répondre aux exigences d'un trafic imprévu ou momentané sur ces mêmes routes, les entreprises désignées devront décider entre elles des mesures appropriées pour satisfaire cette augmentation temporaire de trafic. Elles en rendront compte immédiatement aux Autorités aéronautiques de leurs pays respectifs qui pourront se consulter si elles le jugent utile.

(7) Au cas où l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes n'utiliserait pas sur une ou plusieurs routes soit une fraction, soit la totalité de la capacité de transport qu'elle peut offrir compte tenu de ses droits, elle pourra transférer à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante pour un temps déterminé, la totalité ou une fraction de la capacité de transport en cause. L'entreprise désignée qui aura transféré tout ou partie de ses droits pourra les reprendre au terme de ladite période.

Article 8

(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 routes 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 routes 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 9

(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. 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. A cet égard, les entreprises désignées tiendront compte des décisions applicables en vertu de la procédure pour l'établissement des tarifs fixée par l'Association du Transport Aérien International (I.A.T.A.).

(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

Luffahrtbehörden der Vertragsparteien die Tarife derjenigen Linien und Linienteile, für die eine Übereinstimmung nicht zustande gekommen ist, im Einvernehmen fest.

(5) Wird zwischen den Luffahrtbehörden der Vertragsparteien ein Einvernehmen nach Absatz 4 nicht erzielt, so wird Artikel 13 angewendet. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, kann die Vertragspartei, die sich mit einem Tarif nicht einverstanden erklärt hat, von der anderen Vertragspartei die Aufrechterhaltung des vorher in Kraft befindlichen Tarifs verlangen.

Artikel 10

Jede Vertragspartei gewährleistet gegenüber der anderen Vertragspartei, daß die Überschüsse der Erträge, die in ihrem Hoheitsgebiet aus der Beförderung von Fluggästen, Post und Fracht von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei erwirtschaftet worden sind, ohne Steuern und Abgaben zum amtlichen Wechselkurs frei transferiert werden können.

Artikel 11

Zwischen den Luffahrtbehörden der Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungs-austausch statt, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung bei der Anwendung und Auslegung dieses Abkommens herbeizuführen.

Artikel 12

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans 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 11 ohne Erfolg geblieben ist. Die Konsultation beginnt binnen sechzig Tagen nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

Artikel 13

(1) Falls eine Streitigkeit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 12 beigelegt werden kann, ist sie auf Antrag einer Vertragspartei einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(2) Das Schiedsgericht besteht aus drei Mitgliedern. Jede Vertragspartei bestellt ein Mitglied; diese beiden Mitglieder ernennen sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann.

(3) Werden die beiden Mitglieder nicht innerhalb von zwei Monaten bestellt, nachdem eine Vertragspartei vorgeschlagen hat, den Streitfall auf dem Schiedsweg zu regeln, oder sind sich im Lauf des folgenden Monats die Mitglieder nicht über die Bestellung eines Obmanns einig geworden, so kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluffahrt-Organisation bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer Vertragspartei oder ist er aus einem anderen Grund verhindert, so soll der Vizepräsident, der ihn vertritt, die Ernennung vornehmen.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit, wenn es ihm nicht gelingt, die Streitigkeit auf gutlichem Weg beizulegen. Soweit die Vertragsparteien nichts Gegenteiliges beschließen, regelt das Schiedsgericht die Grundsätze seines Verfahrens selbst und bestimmt seinen Sitz.

(5) Die Vertragsparteien verpflichten sich, den vorläufigen Maßnahmen, die im Lauf des Verfahrens angeordnet werden, sowie dem Schiedsspruch nachzukommen; dieser wird in allen Fällen als endgültig betrachtet.

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) 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 10

Chaque Partie contractante s'engage à assurer à l'autre Partie contractante le libre transfert, aux taux officiels, sans taxes et impôts, des excédents de recettes sur les dépenses réalisés sur son territoire à raison du transport de passagers, courrier et marchandises effectués par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

Article 11

En cas de besoin, un échange de vues aura lieu entre les Autorités aéronautiques des Parties contractantes, afin d'assurer une coopération étroite et une entente dans l'application et l'interprétation du présent Accord.

Article 12

En vue d'examiner les modifications à apporter au présent Accord ou au tableau de routes 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 13

(1) Au cas où un différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord n'aurait pu être réglé conformément aux dispositions de l'Article 12, il sera soumis, sur demande de l'une des Parties contractantes, à un tribunal arbitral.

(2) Ce tribunal sera composé de trois membres. Chacune des deux Parties contractantes désignera un arbitre; ces deux arbitres se mettront d'accord sur la désignation d'un ressortissant d'un Etat tiers comme Président.

(3) Si dans un délai de deux mois à dater du jour où l'une des deux Parties contractantes a proposé le règlement arbitral du litige, les deux arbitres n'ont pas été désignés, ou si, dans le cours du mois suivant les arbitres ne se sont pas mis d'accord sur la désignation d'un Président, chaque Partie contractante pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale de procéder aux désignations nécessaires. Si le Président possède la nationalité de l'une des 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 arbitral décide à la majorité des voix, s'il ne parvient pas à régler le différend à l'amiable. Pour autant que les Parties contractantes ne conviennent rien de contraire, il établit lui-même ses principes de procédures et détermine son siège.

(5) Les Parties contractantes s'engagent à se conformer aux mesures provisoires qui pourront être édictées au cours de l'instance ainsi qu'à la décision arbitrale, cette dernière étant dans tous les cas considérée comme définitive.

(6) Wenn eine der Vertragsparteien den Entscheidungen des Schiedsgerichts nicht nachkommt, kann die andere Vertragspartei während der Dauer dieses Versäumnisses die Rechte oder Vorrechte, die sie der in Verzug befindlichen Vertragspartei auf Grund dieses Abkommens eingeräumt hat, beschränken, ruhen lassen oder widerrufen.

(7) Jede Vertragspartei übernimmt die Kosten ihres Mitglieds sowie die Hälfte der Kosten für den benannten Obmann.

Artikel 14

Dieses Abkommen wird mit jeder mehrseitigen Übereinkunft in Übereinstimmung gebracht, die für beide Vertragsparteien wirksam wird.

Artikel 15

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

Artikel 16

Dieses Abkommen tritt an die Stelle aller bisherigen Abkommen zwischen den Vertragsparteien auf dem Gebiet des internationalen Fluglinienverkehrs.

Artikel 17

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich in Abidjan 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 Bonn am 3. Oktober 1978 in zwei Urschriften, jede in deutscher und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

(6) Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas aux décisions des arbitres, l'autre Partie contractante pourra, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut.

(7) Chaque Partie contractante supportera la rémunération de l'activité de son arbitre et la moitié de la rémunération du Président désigné.

Article 14

Le présent Accord sera mis en harmonie avec toute Convention de caractère multilatéral qui viendrait à lier à la fois les deux Parties contractantes.

Article 15

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 16

Le présent Accord remplacera tous les accords antérieurs conclus entre les Parties contractantes dans le domaine des services aériens internationaux réguliers.

Article 17

(1) Le présent Accord sera ratifié. Les instruments de ratification seront échangés aussitôt que possible à Abidjan.

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

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

Fait à Bonn le 3 octobre 1978 en double exemplaire en langues française et allemande, les deux textes faisant également foi.

Für die Bundesrepublik Deutschland
Pour la République fédérale d'Allemagne
Peter Hermes

Für die Republik Elfenbeinküste
Pour la République de Côte d'Ivoire
Théodore De Mel

Gesetz
zu dem Abkommen vom 27. Februar 1981
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Seschellen
über den Fluglinienverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten
und darüber hinaus

Vom 6. Juli 1982

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

Artikel 1

Dem in Victoria/Mahe am 27. Februar 1981 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Seschellen 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 20 Abs. 2 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt und wird im Bundesgesetzblatt verkündet.

Bonn, den 6. Juli 1982

Der Bundespräsident
Carstens

Der Bundeskanzler
Schmidt

Der Bundesminister für Verkehr
Hauff

Der Bundesminister des Auswärtigen
Genscher

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

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

Die Bundesrepublik Deutschland
und
die Republik Seschellen
(im folgenden als Vertragsparteien bezeichnet) –

The Republic of Seychelles
and
the Federal Republic of Germany
(hereinafter described as the Contracting Parties);

als Vertragsparteien des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, 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, in Ergänzung des genannten Abkommens ein Abkommen zur Errichtung eines Fluglinienverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen –

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,

1 For the purpose of this 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 Artikeln 90 und 94 angenommenen Anhänge und Änderungen, sofern diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien in Kraft getreten oder von beiden Vertragsparteien ratifiziert worden sind;
2. „Luftfahrtbehörde“ in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr oder jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung einer besonderen Aufgabe im Zusammenhang mit diesem Abkommen ermächtigt ist, und in bezug auf die Republik Seschellen das Ministerium für Verkehr und Tourismus oder jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung einer besonderen Aufgabe im Zusammenhang mit diesem Abkommen ermächtigt ist;
3. „bezeichnetes Unternehmen“ ein Luftfahrtunternehmen, das nach Artikel 4 bezeichnet und genehmigt worden ist;
4. „Hoheitsgebiet“ in bezug auf einen Staat dasselbe wie in Artikel 2 des Zivilluftfahrt-Abkommens und „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“, „Luftfahrtunternehmen“ und „Landung zu nicht gewerblichen Zwecken“ dasselbe wie in Artikel 96 des Zivilluftfahrt-Abkommens;
5. „Tarife“ die für die Beförderung von Fluggästen und Fracht zu entrichtenden Preise und die Bedingungen, zu denen diese Preise Anwendung finden, einschließlich der Preise, Kommissionen und Bedingungen der Agenturen und sonstiger Hilfsdienste, ausgenommen jedoch das Entgelt und die Bedingungen für die Beförderung von Post.

- 1.1 the term 'Convention' means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex and amendment adopted under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by, both Contracting Parties;
- 1.2 the term 'aeronautical authorities' means, in the case of the Republic of Seychelles, the Ministry of Transport and Tourism or any person or body authorised to perform a particular function to which this Agreement relates; and in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Minister of Transport or any person or body authorised to perform a particular function to which this Agreement relates;
- 1.3 the term 'designated airline' means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;
- 1.4 the term 'territory' in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention; and 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; and
- 1.5 the term 'tariffs' means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices, commissions and conditions of agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

Artikel 2

Dieses Abkommen unterliegt den Bestimmungen des Zivilluftfahrt-Abkommens, soweit diese auf den internationalen Fluglinienverkehr anwendbar sind.

Artikel 3

(1) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei für den von ihrem bezeichneten Unternehmen betriebenen internationalen Fluglinienverkehr folgende Rechte:

- a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen, sowie
- b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet zu nicht gewerblichen Zwecken zu landen.

(2) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte zum Zweck der Einrichtung eines internationalen Fluglinienverkehrs auf den Linien, die in einem zwischen den Regierungen der beiden Vertragsparteien vereinbarten Fluglinienplan festgelegt sind. Dieser Verkehr und diese Linien werden im folgenden als „vereinbarter Linienverkehr“ bzw. „festgelegte Linien“ bezeichnet. Neben den in Absatz 1 festgelegten Rechten genießt das von jeder Vertragspartei bezeichnete Unternehmen beim Betrieb eines vereinbarten Linienverkehrs auf einer festgelegten Linie das Recht, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei an den Punkten, die für diese Linie im Fluglinienplan zu diesem Abkommen festgelegt sind, zu landen, um Fluggäste, Post und Fracht aufzunehmen und abzusetzen.

(3) Absatz 2 ist nicht so auszulegen, als berechtere er das bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zur entgeltlichen Beförderung Fluggäste, Post und Fracht aufzunehmen, deren Bestimmungsort ein anderer Punkt im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei ist.

Artikel 4

(1) Jede Vertragspartei ist berechtigt, der anderen Vertragspartei durch diplomatische Note ein Luftfahrtunternehmen für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs auf den festgelegten Linien zu bezeichnen.

(2) Nach Eingang der schriftlichen Bezeichnung erteilt die Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 dem nach Absatz 1 bezeichneten Luftfahrtunternehmen unverzüglich die entsprechenden Betriebsgenehmigungen.

(3) Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei kann von dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, die Bedingungen der Gesetze und sonstigen Vorschriften zu erfüllen, welche diese Behörde in Übereinstimmung mit dem Zivilluftfahrt-Abkommen auf den Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs üblicherweise anwendet.

(4) Jede Vertragspartei ist berechtigt, die in Absatz 2 genannten Betriebsgenehmigungen zu verweigern oder dem bezeichneten Unternehmen für die Ausübung der in Artikel 3 genannten Rechte die von ihr für notwendig gehaltenen Auflagen zu machen, wenn ihr nicht der Nachweis erbracht wird, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an diesem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder Staatsangehörigen dieser Vertragspartei zustehen.

(5) Ein so bezeichnetes und genehmigtes Luftfahrtunternehmen kann den vereinbarten Linienverkehr, für den es bezeichnet wurde, betreiben, sofern für diesen nach Artikel 7 festgesetzte Tarife in Kraft sind.

Article 2

2 The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

Article 3

3.1 Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of international air services operated by its designated airline:

- 3.1.1 the right to fly across its territory without landing; and
- 3.1.2 the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

3.2 Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing international air services on the routes specified in a Route Schedule agreed between the Governments of the two Contracting Parties. Such services and routes are hereinafter called the 'agreed services' and the 'specified routes' respectively. While operating an agreed service on a specified route the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph 3.1 of this Article, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers, mail and cargo.

3.3 Nothing in paragraph 3.2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, mail and cargo carried for hire or reward, destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

Article 4

4.1 Each Contracting Party shall have the right to designate by diplomatic note to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

4.2 On receipt of such designation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, without delay, and subject to the provisions of paragraph 4.3 and 4.4 of this Article, grant to the airline designated in accordance with paragraph 4.1 of this Article the appropriate operating authorisations.

4.3 The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the 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 applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4.4 Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph 4.2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3 of this Agreement, in any case where the said Contracting Party 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 such Contracting Party.

4.5 When an airline has been so designated and authorised, it may operate the agreed services for which it is designated provided that tariffs established in accordance with the provisions of Article 7 of this Agreement are in force in respect of those services.

Artikel 5

(1) Jede Vertragspartei ist berechtigt, eine Betriebsgenehmigung zu widerrufen oder die Ausübung der nach diesem Abkommen gewährten Rechte durch ein bezeichnetes Unternehmen der anderen Vertragspartei zeitweilig zu unterbrechen oder für die Ausübung dieser Rechte die von ihr für notwendig gehaltenen Auflagen zu machen,

- a) wenn ihr nicht der Nachweis erbracht wird, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle der das Unternehmen bezeichnenden Vertragspartei oder Staatsangehörigen dieser Vertragspartei zustehen;
- b) wenn dieses Unternehmen die im Hoheitsgebiet der die Rechte gewährenden Vertragspartei geltenden Gesetze und sonstigen Vorschriften nicht befolgt oder
- c) wenn das Unternehmen auf andere Weise seinen Betrieb nicht in Übereinstimmung mit diesem Abkommen durchführt.

(2) Falls ein Widerruf, eine Unterbrechung oder Auflagen nach Absatz 1 nicht sofort erforderlich sind, um Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften oder gegen Bestimmungen dieses Abkommens zu verhindern, wird dieses Recht nur nach einer Konsultation zwischen den Vertragsparteien ausgeübt. Sofern die Vertragsparteien nichts anderes vereinbaren, beginnen diese Konsultationen innerhalb von sechzig (60) Tagen nach Eingang des Antrags auf eine solche Konsultation.

Artikel 6

(1) Den bezeichneten Unternehmen 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 nimmt das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei auf die Interessen des Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien von dem letztgenannten Unternehmen betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der von den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien unterhaltene vereinbarte Fluglinienverkehr steht in einem engen Verhältnis zum öffentlichen Verkehrsbedarf auf den festgelegten Linien und dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das bei Anwendung eines angemessenen Ladefaktors der laufenden und voraussehbaren Verkehrsnachfrage für Fluggäste, Post und Fracht von und nach dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, die das Unternehmen bezeichnet hat. Das Beförderungsangebot für Fluggäste, Post und Fracht, die an Punkten auf den festgelegten Linien in den Hoheitsgebieten von anderen Staaten als demjenigen, der das Unternehmen bezeichnet hat, aufgenommen oder abgesetzt werden, wird nach den allgemeinen Grundsätzen bereitgestellt, daß es angepaßt ist

- a) an die Nachfrage nach Verkehrsmöglichkeiten von und nach dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat,
- b) an die Verkehrsnachfrage in dem Gebiet, durch das der vereinbarte Fluglinienverkehr führt, wobei der von Luftfahrtunternehmen der in diesem Gebiet liegenden Staaten durchgeführte sonstige Verkehr zu berücksichtigen ist, und
- c) an die Erfordernisse des Durchgangsverkehrs.

Article 5

5.1 Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights granted under this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

- 5.1.1 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 such Contracting Party; or
- 5.1.2 in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations in force in the territory of the Contracting Party granting these rights; or
- 5.1.3 in the case of that airline otherwise failing to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

5.2 Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 5.1 of this Article is essential to prevent further infringements of the laws or regulations or the provisions of this Agreement, such right shall be exercised only after consultation between the Contracting Parties. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request of such consultation.

Article 6

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 their respective territories.

6.2 In operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the airline 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.

6.3 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 for 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 on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- 6.3.1 traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- 6.3.2 traffic requirements of the area through which the agreed services pass, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- 6.3.3 the requirements of through airline operation.

Artikel 7

(1) Die von dem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei für die Beförderung zum oder vom Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erhobenen Tarife sind in angemessener Höhe unter gebührender Berücksichtigung aller einschlägigen Faktoren, einschließlich der Kosten des Betriebs, eines angemessenen Gewinns und der Tarife anderer Luftfahrtunternehmen, festzusetzen.

(2) Die in Absatz 1 genannten Tarife werden, wenn möglich, von den bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien nach Konsultation mit den anderen Luftfahrtunternehmen vereinbart, welche die gleichen Linien ganz oder teilweise betreiben; die Vereinbarung ist nach Möglichkeit auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbands (IATA) zu treffen.

(3) Die auf diese Weise vereinbarten Tarife werden den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien spätestens fünfundvierzig (45) Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt. In Sonderfällen kann dieser Zeitraum verkürzt werden, wenn die genannten Behörden damit einverstanden sind.

(4) Können die Tarife nicht nach Absatz 2 vereinbart werden oder teilt eine Luftfahrtbehörde der anderen Luftfahrtbehörde mit, daß sie mit den nach Absatz 2 vereinbarten Tarifen nicht einverstanden ist, so bemühen sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien, nach Konsultation mit der Luftfahrtbehörde jedes anderen Staates, dessen Rat sie für nützlich halten, die Tarife einvernehmlich festzusetzen.

(5) Können sich die Luftfahrtbehörden über die ihnen nach Absatz 3 vorgelegten Tarife oder über die Festsetzung von Tarifen nach Absatz 4 nicht einig, so findet Artikel 16 Anwendung.

(6) Die nach diesem Artikel festgesetzten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife festgesetzt worden sind. Tarife dürfen jedoch nicht nach Maßgabe dieses Absatzes um mehr als zwölf (12) Monate nach dem Zeitpunkt verlängert werden, in dem sie sonst abgelaufen wären.

Artikel 8

(1) Die von dem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei betriebenen 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 des 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 mit Ausnahme der Abgaben für geleistete Dienste.

(3) Treibstoffe und Schmieröle, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei genommen

Article 7

7.1 Tariffs to be charged by the designated airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including costs of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.

7.2 Tariffs referred to in paragraph 7.1 of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties, after consultation with any other airlines operating over the whole or part of the routes, and such agreement shall, whenever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariffs.

7.3 Tariffs so agreed shall be submitted for approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

7.4 If tariffs cannot be agreed in accordance with paragraph 7.2 of this Article, or if one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of tariffs agreed in accordance with the provisions of paragraph 7.2 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall, after consultation with the aeronautical authorities of any other State whose advice they consider useful, endeavour to determine tariffs by mutual agreement.

7.5 If the aeronautical authorities cannot agree on tariffs submitted to them under paragraph 7.3 of this Article, or on the determination of tariffs under paragraph 7.4 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement.

7.6 Tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established. Nevertheless, tariffs shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which they would otherwise have expired.

Article 8

8.1 Aircraft operated by the 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.

8.2 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 the 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 (8.1) of this Article, with the exception of charges corresponding to the service performed.

8.3 Fuel and lubricants taken on board the aircraft of the designated airline of either Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in interna-

und im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, bleiben frei von den in Absatz 1 bezeichneten Zöllen und sonstigen Abgaben.

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

(5) Soweit für Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände Zölle nicht erhoben werden, unterliegen diese Waren nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchführverboten und -beschränkungen.

Artikel 9

(1) Die übliche Bordausrüstung sowie Materialien und Vorräte, die üblicherweise an Bord eines Luftfahrzeugs des bezeichneten Unternehmens einer Vertragspartei verbleiben, können im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieses Hoheitsgebietes entladen werden.

(2) In solchen Fällen können die Waren der Überwachung der genannten Behörden unterstellt werden, bis sie wieder ausgeführt werden oder bis gemäß den Zollbestimmungen anderweitig über sie verfügt wird.

Artikel 10

(1) Die Gesetze, sonstigen Vorschriften und Verfahren einer Vertragspartei für den Ein- und Ausflug von im internationalen Fluglinienverkehr verwendeten Luftfahrzeugen nach oder aus ihrem Hoheitsgebiet oder für den Betrieb und den Verkehr solcher Luftfahrzeuge sind von den Luftfahrzeugen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei beim Einflug in dieses Hoheitsgebiet und bis zum Ausflug daraus zu befolgen.

(2) Die Gesetze, sonstigen Vorschriften und Verfahren einer Vertragspartei über Einwanderung, Pässe oder andere anerkannte Reisedokumente, Einreise, Abfertigung, Zoll und Quarantäne sind durch oder für die Besatzungen, Fluggäste, Post und Fracht, die von Luftfahrzeugen des bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei befördert werden, beim Einflug in das Hoheitsgebiet der genannten Vertragspartei und bis zum Ausflug daraus zu befolgen.

(3) Fluggäste, Post und Fracht in direktem Durchflug durch das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei, die den solchen Zwecken vorbehaltenen Bereich des Flughafens nicht verlassen, unterliegen außer in bezug auf Sicherheitsmaßnahmen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt und der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen nur einer vereinfachten Kontrolle. Post und Fracht im direkten Durchflug sind von Zöllen und anderen ähnlichen Abgaben befreit.

(4) Gebühren und sonstige Abgaben, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen auf den Betrieb des Unternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, dürfen nicht höher sein als die, die auf den Betrieb anderer Luftfahrtunternehmen in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

(5) Eine Vertragspartei gibt anderen Luftfahrtunternehmen bei der Anwendung ihrer Zoll-, Einwanderungs-, Quarantäne- und ähnlichen Vorschriften oder bei der Benutzung der ihrer Kontrolle unterstehenden Flughäfen, Luftstraßen und Flugsicherungsdienste sowie damit verbundenen Einrichtungen nicht den Vorzug gegenüber dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei.

tional air services, shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph (8.1) of this Article.

8.4 Each Contracting Party may keep the goods mentioned in paragraph (8.1) to (8.3) of this Article under Customs supervision or control.

8.5 To the extent that no duties are imposed on fuel, lubricants, spare parts and regular equipment, such goods shall not be subject to any economic prohibitions or restrictions on importation, exportation or transit that otherwise may be applicable.

Article 9

9.1 The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that territory.

9.2 In such cases they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

Article 10

10.1 The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, and until and including departure from, the said territory.

10.2 The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, mail and cargo carried by aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, and until and including departure from, the territory of the said Contracting Party.

10.3 Passengers, mail and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures for the suppression of unlawful acts against the safety of civil aviation and the unlawful seizure of aircraft, be subject to no more than a simplified control. Mail and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar charges.

10.4 Fees and charges applied in the territory of either Contracting Party to the airline operations of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities shall not be higher than those applied to the operations of other airlines engaged in similar international air services.

10.5 Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

Artikel 11

Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine, die von einer Vertragspartei erteilt oder als gültig anerkannt sind und noch Gültigkeit besitzen, werden von der anderen Vertragspartei für den Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs auf den festgelegten Linien als gültig anerkannt. Voraussetzung ist jedoch stets, daß diese Zeugnisse oder Erlaubnisscheine in Übereinstimmung mit den nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegten Richtlinien erteilt oder als gültig anerkannt worden sind. Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, den an ihre eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei erteilten Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen für Flüge über ihrem eigenen Hoheitsgebiet die Anerkennung zu versagen.

Artikel 12

Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei übermittelt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen, die etwa notwendig sind, um das von dem 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 des von diesem Unternehmen im vereinbarten Linienverkehr beförderten Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 13

Jede Vertragspartei gewährt dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, alle Einnahmenüberschüsse, die jedes bezeichnete Unternehmen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erzielt hat, frei zu transferieren. Die Transferierung wird auf der Grundlage des amtlichen Wechselkurses für laufende Zahlungen vorgenommen oder, sofern es einen amtlichen Wechselkurs nicht gibt, zum geltenden Devisenmarktkurs für laufende Zahlungen.

Artikel 14

(1) Das bezeichnete Unternehmen jeder Vertragspartei ist vorbehaltlich der Gesetze und sonstigen Vorschriften der anderen Vertragspartei über Einreise und Aufenthalt berechtigt, seine eigenen Vertreter samt dem vernünftigerweise für die Bereitstellung der vereinbarten Flugliniendienste erforderlichen technischen und kaufmännischen Personal in das Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei zu bringen und dort zu unterhalten.

(2) 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 dieser Flughäfen oder des von der anderen Vertragspartei nach Artikel 4 Absatz 1 bezeichneten Unternehmens ausführen.

Artikel 15

(1) Im Geist enger Zusammenarbeit konsultieren die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien einander von Zeit zu Zeit, um die Durchführung und befriedigende Einhaltung dieses Abkommens und etwaiger Anhänge zu diesem Abkommen zu gewährleisten, und konsultieren einander erforderlichenfalls über eine Änderung derselben.

(2) Jede Vertragspartei kann Konsultationen beantragen, die innerhalb von sechzig (60) Tagen nach Eingang des Antrags beginnen, sofern nicht beide Vertragsparteien einer Verlängerung dieses Zeitraums zustimmen. Die Konsultationen können mündlich oder schriftlich erfolgen.

Article 11

11 Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, by one Contracting Party and unexpired shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. Provided always that such certificates or licences were issued, or validated, in conformity with the standards established under the Convention. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognise, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 12

12 The aeronautical authorities of one 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 necessary for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by that airline on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 13

13 Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditure earned by that designated airline in the territory of the other Contracting Party. Such transfer shall be effected on the basis of the official exchange rates for current payments, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payments.

Article 14

14.1 The designated airline of each Contracting Party shall be entitled, subject to the laws and regulations relating to entry and residence of the other Contracting Party, to introduce and maintain on the territory of such other Contracting Party its own representatives together with such technical and commercial staff as may reasonably be required for the provision of the agreed air services.

14.2 If a designated airline refrains from establishing its own organisation at airports in the territory of the other Contracting Party, it shall have its work performed, as far as possible, by the personnel of such airports or of the airline designated by the other Contracting Party in accordance with paragraph (14.1) of Article 4 of the present Agreement.

Article 15

15.1 In a spirit of close cooperation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and any Schedules hereto, and shall consult when necessary to provide for modification thereof.

15.2 Either Contracting Party may request consultations, which shall begin within sixty (60) days of the date of the receipt of the request unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Such consultations may be either oral or in writing.

Artikel 16

(1) Bei Streitigkeiten zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens bemühen sich die Vertragsparteien zunächst, diese durch Verhandlungen beizulegen.

(2) Gelingt es den Vertragsparteien nicht, eine Beilegung durch Verhandlungen zu erreichen, so können sie vereinbaren, die Streitigkeit einer Person oder Stelle zur Entscheidung vorzulegen; kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, so wird die Streitigkeit auf Antrag einer Vertragspartei einem aus drei Schiedsrichtern bestehenden Schiedsgericht zur Entscheidung vorgelegt, wobei jede Vertragspartei einen Schiedsrichter benennt und der dritte von den so benannten Schiedsrichtern bestellt wird. Jede Vertragspartei benennt einen Schiedsrichter innerhalb von sechzig (60) Tagen, nachdem eine Vertragspartei von der anderen auf diplomatischem oder anderem geeignetem Weg eine Mitteilung erhalten hat, mit der sie eine Entscheidung der Streitigkeit durch ein solches Schiedsgericht beantragt, und der dritte Schiedsrichter wird innerhalb weiterer sechzig (60) Tage bestellt. Benennt eine Vertragspartei nicht innerhalb der festgelegten Frist einen Schiedsrichter oder wird der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der festgelegten Frist bestellt, so kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bitten, den oder die Schiedsrichter zu bestellen. In einem solchen Fall muß der dritte Schiedsrichter Angehöriger eines Staates sein, der nicht Vertragspartei dieses Abkommens ist; er wird als Obmann des Schiedsgerichts tätig.

(3) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für beide Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Schiedsverfahren; die Kosten des Obmanns sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

(4) Sofern und solange es eine Vertragspartei versäumt, eine nach Absatz 2 ergangene Entscheidung zu befolgen, kann die andere Vertragspartei alle Rechte und Vorrechte einschränken, vorübergehend aufheben oder widerrufen, die sie der säumigen Vertragspartei auf Grund dieses Abkommens gewährt hat.

Artikel 17

Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines 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 15 Absatz 2 statt.

Artikel 18

Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich auf diplomatischem Weg ihren Beschluß mitteilen, das Abkommen zu beenden. Diese Kündigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen. In diesem Fall tritt dieses Abkommen zwölf (12) Monate nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieser Frist durch Vereinbarung zurückgenommen wird. Wird der Eingang der Kündigung von der anderen Vertragspartei nicht bestätigt, so gilt sie vierzehn (14) Tage nach Empfang durch die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation als eingegangen.

Article 16

16.1 If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

16.2 If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall, 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 Contracting Party shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic or appropriate channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal and the third arbitrator shall be appointed within a further sixty (60) 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. In such case, the third arbitrator shall be a national of a state other than those of the Parties to this Agreement and shall act as President of the arbitral tribunal.

16.3 The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on both Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

16.4 If and for so long as either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph 16.2 of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

Article 17

17 In the event of a general multilateral air transport convention accepted by both Contracting Parties entering into force, the provisions of such 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 Article 15.2 of the present Agreement.

Article 18

18 Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received 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 (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Artikel 19

Dieses Abkommen und alle seine Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert.

Artikel 20

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

(2) Dieses Abkommen tritt dreißig (30) Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

Article 19

19 This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

Article 20

20.1 The present Agreement shall be ratified. The instruments of ratification shall be exchanged as soon as possible.

20.2 The present Agreement shall enter into force thirty (30) days after the exchange of the instruments of ratification.

Geschehen zu Victoria/Mahe am 27. Februar 1981 in zwei Urschriften, jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Done at Victoria, Mahe on 27th February, 1981 in two originals in the English and German languages both texts being equally authentic.

Für die Bundesrepublik Deutschland
For the Federal Republic of Germany
Dr. Alfred G. Kühn

Für die Republik Seschellen
For the Republic of Seychelles
Ogilvy Berlouis

**Vierte Verordnung
zur Änderung der Neufassung 1977 der Anlagen A und B zum Europäischen Übereinkommen
über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR)
(4. ADR-Änderungsverordnung)**

Vom 1. Juli 1982

Auf Grund des Artikels 2 Abs. 1 des Gesetzes vom 18. August 1969 zu dem Europäischen Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) (BGBl. 1969 II S. 1489) wird verordnet:

§ 1

Die in der Anlage zu dieser Verordnung enthaltenen Änderungen der Anlagen A und B zum ADR in der Fassung der ADR-Neufassungsverordnung vom 4. November 1977 (BGBl. II S. 1190), zuletzt geändert durch die 3. ADR-Änderungsverordnung vom 17. Dezember 1981 (BGBl. II S. 1131), werden hiermit in Kraft gesetzt und nachstehend veröffentlicht.

§ 2

Bescheinigungen nach Rn. 10 170 Abs. 1 in Verbindung mit Anhang B.6 dürfen ohne erneute Schulung ausgestellt werden, wenn eine Bescheinigung nach § 12 Abs. 1 der Gefahrgutverordnung Straße vom 23. August 1979 (BGBl. I S. 1509) über die erfolgreiche Teilnahme an einer Schulung über die besonderen Anforderungen bei Gefahrguttransporten mit Tankfahrzeugen vorliegt. Auf Seite 4 der Bescheinigung ist der Vermerk anzubringen: „Gilt auch als Bescheinigung nach § 12 GGVS“.

§ 3

Die Farbe des Formulars der Bescheinigung nach Anhang B.6 ist orange.

§ 4

Die Schulung nach Rn. 10 170 kann auf Antrag darauf beschränkt werden, daß nur Kenntnisse für die Beförderung der Güter einer Klasse oder mehrerer Klassen des ADR vermittelt werden. In diesem Falle ist die Bescheinigung entsprechend zu beschränken. Eine auf eine Klasse begrenzte Bescheinigung darf ohne erneute Schulung ausgestellt werden, wenn eine auf bestimmte gefährliche Güter beschränkte Bescheinigung nach § 12 Abs. 3 der Gefahrgutverordnung Straße vorliegt.

§ 5

Hinsichtlich des Erfordernisses der Fortbildung nach 5 Jahren gilt § 12 Abs. 1 Satz 2 der Gefahrgutverordnung Straße entsprechend.

§ 6

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit Artikel 5 Satz 2 des in der Eingangsformel genannten Gesetzes auch im Land Berlin.

§ 7

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Bonn, den 1. Juli 1982

Der Bundesminister für Verkehr
Hauff

Anlage

I. Änderungen des verbindlichen französischen Wortlauts

1. Betrifft nur die deutsche Übersetzung.
2. Die Leerrandnummern „10 128 – 10 170“ werden in „10 128 – 10 169“ geändert.
3. Nach den Leerrandnummern „10 128 – 10 169“ wird folgende Randnummer 10 170 eingefügt:

«Exigences spéciales concernant les conducteurs des véhicules-citernes:

(1) a) A partir du 1^{er} janvier 1983, les conducteurs de véhicules-citernes ou d'unités de transport transportant des citernes ou des conteneurs-citernes doivent détenir un certificat délivré par l'autorité compétente ou par une organisation reconnue par cette autorité, attestant qu'ils ont suivi avec succès une formation portant sur les exigences spéciales à remplir lors d'un transport de marchandises dangereuses.

b) A intervalles de cinq ans, le conducteur du véhicule doit pouvoir prouver, grâce à une attestation appropriée portée sur son certificat par l'autorité compétente ou par toute organisation reconnue par cette autorité, qu'il a suivi avec succès un cours de perfectionnement. Toutefois, l'autorité compétente ou toute organisation reconnue par cette autorité, lorsqu'elle est saisie d'une demande de prorogation d'attestation, pourra dispenser le demandeur de suivre un cours de perfectionnement, s'il peut prouver qu'il a exercé son activité sans interruption depuis la délivrance de son certificat ou depuis la dernière prorogation de celui-ci.

(2) La formation est donnée dans le cadre d'un stage agréé par l'autorité compétente. Elle a pour objectifs essentiels la sensibilisation aux risques présentés par le transport des matières dangereuses et l'acquisition par les intéressés des notions de base indispensables pour minimiser la probabilité qu'un incident survienne et, s'il survient, pour assurer la mise en œuvre des mesures de sécurité qui pourraient s'avérer nécessaires pour eux-mêmes et pour l'environnement, et pour en limiter les effets. Cette formation, qui devrait comprendre le cas échéant une expérience pratique personnelle, doit porter sur:

- a) les prescriptions générales applicables au transport des marchandises dangereuses,
- b) les principaux types de risques,
- c) les mesures de prévention et de sécurité appropriées aux différents types de risques,
- d) le comportement après un accident (premier secours, sécurité de la circulation, connaissances de base relatives à l'utilisation d'équipements de protection, ...),
- e) l'étiquetage et la signalisation des dangers,
- f) ce qu'un conducteur de véhicule doit faire et ne doit pas faire lors du transport de marchandises dangereuses,
- g) l'objet et le fonctionnement de l'équipement technique des véhicules,
- h) le comportement en marche des camions-citernes, y compris les mouvements du chargement.

(3) Tout certificat de formation conforme aux paragraphes 1 et 2 de ce marginal, délivré par les autorités compétentes d'une partie contractante ou toute organisation reconnue par ces autorités, est accepté pendant sa durée de validité par les autorités compétentes des autres parties contractantes.»

4. Randnummer 10 181 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 Buchstabe b wird wie folgt gefaßt:
 - «b) le certificat de formation du conducteur tel qu'il est prescrit au marginal 10 170 et tel qu'il est reproduit à l'appendice B.6.»
 - b) Der bisherige Buchstabe b wird Buchstabe c.
5. Randnummer 10 182 Abs. 1 und 4 werden wie folgt gefaßt:

«(1) Des véhicules-citernes, les véhicules porteurs de citernes démontables, les véhicules porteurs de conteneurs-citernes, et, lorsque les dispositions du chapitre II de la présente annexe l'exigent, les autres véhicules, doivent être soumis dans leur pays d'immatriculation à des inspections techniques pour vérifier qu'ils répondent aux prescriptions de la présente annexe, y compris celles de ses appendices, et aux prescriptions générales de sécurité (freins, éclairage, etc.) de la réglementation de leur pays d'origine; si ces véhicules sont des remorques ou des semi-remorques attelées derrière un véhicule tracteur, ledit véhicule tracteur doit faire l'objet d'une inspection technique aux mêmes fins.

(4) La validité des certificats d'agrément spéciaux expire au plus tard un an après la date de l'inspection technique du véhicule précédant la délivrance du certificat. Cette prescription ne saurait, toutefois, dans le cas des citernes soumises à l'obligation d'examen périodiques, avoir pour effet d'imposer des essais d'étanchéité, épreuves de pression hydraulique ou examens intérieurs des citernes à des intervalles plus rapprochés que ceux qui sont prévus aux appendices B.1a et B.1c.»

6. Randnummer 11 401 Abs. 2 b) wird wie folgt gefaßt:

«soit 500 kg au maximum des matières des 1° à 10° et 12° de la classe 1a, et des objets des 1°, 2° a), c) et d), 3° et 6° à 11° de la classe 1b ou des marchandises dangereuses de la classe 1c. Toutefois les matières de la classe 1a, des 3°, 4° et 5°, doivent être emballées comme il est prévu pour les envois autres que par chargement complet.»

7. Randnummer 52 121 Abs. 2 wird wie folgt gefaßt:

«(2) Les matières des 10°, 14° et 15° peuvent également être transportées en conteneurs-citernes.»

8. bis 10. Betrifft nur die deutsche Übersetzung.

11. Nach Anhang B.5 wird folgender Anhang B.6 eingefügt:

«Appendice B.6

(voir le marginal 10 181)

260 000 Le certificat de formation des conducteurs des véhicules transportant des marchandises dangereuses, délivré conformément aux prescriptions du marginal 10 170, doit avoir la présentation du modèle ci-après. Il est recommandé que ce document ait le format du permis de conduire national européen, à savoir A7 (105 mm x 74 mm), ou qu'il ait la forme d'un feuillet double pouvant être plié à ce format.

1	2
<p>ADR – Certificat de formation pour les conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses</p> <p>Certificat No</p> <p>Signe distinctif de l'Etat délivrant le certificat</p> <p>Valable pour 1a ou les classes ^{1) 2)}</p> <p style="margin-left: 20px;">1a, 1b, 1c 2 3 4.1, 4.2, 4.3 5.1, 5.2 6.1, 6.2 7 8</p> <p>Jusqu'au (date) ³⁾</p> <p><small>1) Biffer les numéros qui ne conviennent pas. 2) Pour l'extension de la validité à d'autres classes, voir la page 3. 3) Pour le renouvellement de la validité, voir la page 2.</small></p>	<p>Nom</p> <p>Prénom(s)</p> <p>Date de naissance nationalité</p> <p>Signature du titulaire</p> <p>Délivré par</p> <p>Date</p> <p>Signature ⁴⁾</p> <p>Renouvelé jusqu'au</p> <p>Par</p> <p>Date</p> <p>Signature ⁴⁾</p> <p><small>4) et/ou timbre de l'autorité délivrant le certificat.</small></p>

3	4
<p>Validité étendue à la classe ou aux classes ⁵⁾</p> <p>1a, 1b, 1c, 2, Date</p> <p>3, 4.1, 4.2, Signature et/ou timbre</p> <p>4.3, 5.1, 5.2, </p> <p>6.1, 6.2, 7, 8</p> <p>1a, 1b, 1c, 2, Date</p> <p>3, 4.1, 4.2, Signature et/ou timbre</p> <p>4.3, 5.1, 5.2, </p> <p>6.1, 6.2, 7, 8</p> <p>1a, 1b, 1c, 2, Date</p> <p>3, 4.1, 4.2, Signature et/ou timbre</p> <p>4.3, 5.1, 5.2, </p> <p>6.1, 6.2, 7, 8</p> <p><small>5) Biffer les mentions qui ne conviennent pas.</small></p>	<p>Aux fins de la réglementation nationale seulement</p>

II. Änderungen der deutschen Übersetzung

1. In Randnummer 10 100 Abs. 2 b) 2. werden bei Chlorcyan der Klasse 2 die Worte „Ziffer 3 at)“ in „Ziffer 3 ct)“ geändert.
2. Die Leerrandnummern „10 128 – 10 170“ werden in „10 128 – 10 169“ geändert.
3. Nach den Leerrandnummern „10 128 – 10 169“ wird folgende Randnummer 10 170 eingefügt:

„Besondere Anforderungen an Führer von Tankfahrzeugen

(1) a) Vom 1. Januar 1983 an müssen Führer von Tankfahrzeugen oder von Beförderungseinheiten zur Beförderung von Tanks oder Tankcontainern im Besitz einer von der zuständigen Behörde oder einer von dieser Behörde anerkannten Organisation ausgestellten Bescheinigung sein, durch die nachgewiesen wird, daß diese an einer Schulung über die besonderen Anforderungen, die bei der Beförderung gefährlicher Güter zu erfüllen sind, erfolgreich teilgenommen haben.

b) Jeweils nach fünf Jahren muß der Fahrzeugführer die erfolgreiche Teilnahme an einem Fortbildungslehrgang durch eine entsprechende Eintragung der zuständigen Behörde oder der von dieser Behörde anerkannten Organisation in seiner Bescheinigung nachweisen können. Die zuständige Behörde oder die von dieser Behörde anerkannte Organisation kann jedoch bei Vorliegen eines Antrags auf Verlängerung der Bescheinigung den Antragsteller von der Teilnahme an einem Fortbildungslehrgang befreien, wenn dieser nachweisen kann, daß er seit Ausstellung der Bescheinigung oder seit der letzten Verlängerung der Bescheinigung seine Tätigkeit ohne Unterbrechung ausgeübt hat.

(2) Die Schulung erfolgt im Rahmen eines von der zuständigen Behörde amtlich anerkannten Lehrgangs. Hauptziele der Schulung sind, den Fahrzeugführern die Gefahren bewußt zu machen, die sich aus der Beförderung gefährlicher Güter ergeben und ihnen grundlegende Kenntnisse zu vermitteln, die erforderlich sind, um die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls auf ein Mindestmaß zu beschränken und bei einem Unfall sicherzustellen, daß die Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden, die sich für die Fahrzeugführer selbst, für die Umwelt und zur Begrenzung der Unfallfolgen als erforderlich erweisen könnten. Diese Schulung, die ggf. eine persönliche praktische Übung beinhaltet, soll umfassen:

- a) die für die Beförderung gefährlicher Güter maßgebenden allgemeinen Vorschriften,
- b) die wesentlichsten Arten der Gefahren,
- c) die für die verschiedenen Arten der Gefahren geeigneten Verhütungs- und Sicherheitsmaßnahmen,
- d) das Verhalten nach einem Unfall (Erste Hilfe, Sicherheit des Verkehrs, Grundkenntnisse über den Einsatz von Schutzausrüstungen, ...),
- e) die Bezeichnung und Gefahrenkennzeichnung,
- f) was der Fahrzeugführer bei der Beförderung gefährlicher Güter tun und nicht tun darf,
- g) den Zweck und die Funktionsweise der technischen Ausrüstung der Fahrzeuge,
- h) das Fahrverhalten der Tankfahrzeuge einschließlich Bewegungen der Ladung.

(3) Jede Bescheinigung über die Schulung nach Absatz 1 und 2 dieser Randnummer, die von den zuständigen Behörden einer Vertragspartei oder von einer anderen von diesen Behörden anerkannten Organisation ausgestellt wurde, wird während ihrer Geltungsdauer von den zuständigen Behörden der anderen Vertragsparteien anerkannt.“

4. Randnummer 10 181 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 Buchstabe b wird wie folgt gefaßt:

„b) die Bescheinigung über die Schulung des Fahrzeugführers nach Rn. 10 170 in der im Anhang B.6 dargestellten Form.“
 - b) Der bisherige Buchstabe b wird Buchstabe c.

5. Randnummer 10 182 Abs. 1 und 4 werden wie folgt gefaßt:

„(1) Die Tankfahrzeuge, die Trägerfahrzeuge für Aufsetztanks, die Trägerfahrzeuge für Tankcontainer und, wenn die Vorschriften des Kapitels II dieser Anlage es erfordern, die anderen Fahrzeuge sind in ihrem Zulassungsstaat technischen Untersuchungen zu unterziehen, um festzustellen, ob sie den Vorschriften dieser Anlage einschließlich ihrer Anhänge und den im Zulassungsstaat geltenden allgemeinen Sicherheitsvorschriften (über Bremsen und Beleuchtung usw.) entsprechen; handelt es sich bei diesen Fahrzeugen um Anhänger oder Sattelanhänger, die mit einem Zugfahrzeug verbunden sind, so unterliegt das Zugfahrzeug der gleichen technischen Untersuchung.

(4) Die Gültigkeit der Bescheinigung der besonderen Zulassung endet spätestens ein Jahr nach dem Tage der technischen Untersuchung des Fahrzeugs, die der Ausstellung der Bescheinigung vorausging. Bei Tanks, für die eine regelmäßig wiederkehrende technische Untersuchung vorgeschrieben ist, sind jedoch Dichtheitsprüfungen, Flüssigkeitsdruckproben oder innere Untersuchungen in kürzeren Abständen als in den Anhängen B.1a und B.1c vorgesehen, nicht erforderlich.“

6. Randnummer 11 401 Abs. 2 b) wird wie folgt gefaßt:

„höchstens 500 kg der Stoffe der Ziffern 1 bis 10 und 12 der Klasse 1a, der Gegenstände der Ziffern 1, 2 a), c) und d), 3 und 6 bis 11 der Klasse 1b oder der gefährlichen Güter der Klasse 1c. Die Stoffe der Ziffern 3, 4 und 5 der Klasse 1 a) müssen jedoch nach den Vorschriften für Sendungen verpackt sein, die nicht als geschlossene Ladung befördert werden.“

7. Randnummer 52 121 Abs. 2 wird wie folgt gefaßt:

„(2) Stoffe der Ziffern 10, 14 und 15 dürfen auch in Tankcontainern befördert werden.“

8. In Randnummer 211 128 wird der letzte Satz wie folgt gefaßt:

„Bei Sattelkraftfahrzeugen darf die höchstzulässige Achslast des Sattelanhängers 60 % des zulässigen Gesamtgewichts des Sattelkraftfahrzeugs nicht übersteigen.“

9. In Randnummer 212 172 werden im Einleitungssatz die Worte „normalen Temperaturen“ durch das Wort „Umgebungstemperatur“ ersetzt.

10. In Randnummer 212 175 wird das Wort „zunächst“ durch die Worte „am nächsten“ ersetzt.

11. Nach Anhang B.5 wird folgender Anhang B.6 eingefügt:

„Anhang B.6
(siehe Rn. 10 181)

260 000 Die nach Rn. 10 170 ausgestellte Bescheinigung über die Schulung der Führer von Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter muß dem nachstehend dargestellten Muster entsprechen. Für dieses Dokument wird als Format das des europäischen nationalen Führerscheins (A7 – 105 mm x 74 mm) oder ein auf dieses Format faltbares Doppelblatt empfohlen.

1	2
<p>ADR – Bescheinigung über die Schulung der Führer von Kraftfahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter</p> <p>Nr. der Bescheinigung</p> <p>Kennzeichen des die Bescheinigung ausstellenden Staates</p> <p>Gültig für Klasse(n) ^{1) 2)}</p> <p style="padding-left: 20px;">1a, 1b, 1c</p> <p style="padding-left: 20px;">2</p> <p style="padding-left: 20px;">3</p> <p style="padding-left: 20px;">4.1, 4.2, 4.3</p> <p style="padding-left: 20px;">5.1, 5.2</p> <p style="padding-left: 20px;">6.1, 6.2</p> <p style="padding-left: 20px;">7</p> <p style="padding-left: 20px;">8</p> <p>bis zum ³⁾</p>	<p>Name</p> <p>Vorname(n)</p> <p>geboren am</p> <p>Staatsangehörigkeit</p> <p>Unterschrift des Fahrers</p> <p>Ausgestellt durch</p> <p>Datum</p> <p>Unterschrift ⁴⁾</p> <p>Verlängert bis</p> <p>durch</p> <p>Datum</p> <p>Unterschrift ⁴⁾</p> <p>_____</p> <p>⁴⁾ und/oder Stempel der die Bescheinigung ausstellenden Behörde.</p>
<p>_____</p> <p>¹⁾ Nichtzutreffendes streichen.</p> <p>²⁾ Erweiterung der Gültigkeit auf andere Klassen siehe Seite 3.</p> <p>³⁾ Verlängerung der Gültigkeit siehe Seite 2.</p>	
3	4
<p>Gültigkeit erweitert auf Klasse(n) ⁵⁾</p> <p>1a, 1b, 1c, 2, Datum</p> <p>3, 4.1, 4.2, Unterschrift und/oder Stempel</p> <p>4.3, 5.1, 5.2,</p> <p>6.1, 6.2, 7, 8</p> <p>1a, 1b, 1c, 2, Datum</p> <p>3, 4.1, 4.2, Unterschrift und/oder Stempel</p> <p>4.3, 5.1, 5.2,</p> <p>6.1, 6.2, 7, 8</p> <p>1a, 1b, 1c, 2, Datum</p> <p>3, 4.1, 4.2, Unterschrift und/oder Stempel</p> <p>4.3, 5.1, 5.2,</p> <p>6.1, 6.2, 7, 8</p>	<p>Nur für nationale Vorschriften</p>
<p>_____</p> <p>⁵⁾ Nichtzutreffendes streichen.</p>	

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich
des Wiener Übereinkommens über diplomatische Beziehungen
Vom 28. Juni 1982**

I.

Kiribati hat am 2. April 1982 dem Generalsekretär der Vereinten Nationen notifiziert, daß es sich auch nach Erlangung der Unabhängigkeit am 12. Juli 1979 an das Wiener Übereinkommen vom 18. April 1961 über diplomatische Beziehungen (BGBl. 1964 II S. 957) gebunden betrachtet, dessen Anwendung vor Erlangung der Unabhängigkeit durch das Vereinigte Königreich auf sein Hoheitsgebiet erstreckt worden war.

II.

Unter Bezugnahme auf den Vorbehalt Saudi-Arabiens zu Artikel 27 des Übereinkommens hat die Regierung der Sowjetunion am 16. Februar 1982 dem Generalsekretär der Vereinten Nationen folgendes notifiziert:

(Translation)

"The Government of the Union of Soviet Socialist Republics does not recognize the validity of the reservation made by the Government of the Kingdom of Saudi Arabia on its accession to the 1961 Vienna Convention on Diplomatic Relations, since that reservation is contrary to one of the most important provisions of the Convention, namely, that "the diplomatic bag shall not be opened or detained"."

(Übersetzung)

„Die Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken erkennt den von der Regierung des Königreichs Saudi-Arabien anlässlich des Beitritts zum Wiener Übereinkommen von 1961 über diplomatische Beziehungen angebrachten Vorbehalt nicht an, da er im Widerspruch zu einer der wichtigsten Bestimmungen des Übereinkommens steht, die folgendermaßen lautet: „Das diplomatische Kurieregepäck darf weder geöffnet noch zurückgehalten werden.““

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachungen vom 17. Juli 1981 (BGBl. II S. 572) und vom 26. Februar 1982 (BGBl. II S. 255).

Bonn, den 28. Juni 1982

Der Bundesminister des Auswärtigen
Im Auftrag
Dr. Fleischhauer

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Europäischen Übereinkommens
über die internationale Handelsschiedsgerichtsbarkeit
und der Vereinbarung über die Anwendung des Europäischen Übereinkommens
über die internationale Handelsschiedsgerichtsbarkeit**

Vom 28. Juni 1982

I.

Das Europäische Übereinkommen vom 21. April 1961 über die internationale Handelsschiedsgerichtsbarkeit (BGBl. 1964 II S. 425) ist nach seinem Artikel X Abs. 8 für

Luxemburg

am 24. Juni 1982

in Kraft getreten. Luxemburg hat bei Hinterlegung der Beitrittsurkunde folgende Erklärung nach Artikel X Abs. 6 des Übereinkommens abgegeben:

(Übersetzung)

«Sauf stipulation contraire expresse dans la convention d'arbitrage, les présidents des tribunaux d'arrondissement assument les fonctions confiées par l'article IV de la Convention aux présidents des chambres de commerce. Les présidents statuent comme en matière de référé.»

„Sofern in dem Übereinkommen über die Schiedsgerichtsbarkeit nicht ausdrücklich etwas Gegenteiliges bestimmt ist, erfüllen die Vorsitzenden der Arrondissementgerichte die Aufgaben, die durch Artikel IV des Übereinkommens den Präsidenten der Handelskammern übertragen werden. Die Vorsitzenden entscheiden wie in Verfahren zum Erlaß einer einstweiligen Verfügung.“

II.

Die Vereinbarung vom 17. Dezember 1962 über die Anwendung des Europäischen Übereinkommens über die internationale Handelsschiedsgerichtsbarkeit (BGBl. 1964 II S. 448) ist nach ihrem Artikel 3 in Verbindung mit Artikel 4 für

Luxemburg

am 24. Juni 1982

in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachungen vom 8. Juni 1976 (BGBl. II S. 1016) und vom 23. September 1976 (BGBl. II S. 1711).

Bonn, den 28. Juni 1982

Der Bundesminister des Auswärtigen
Im Auftrag
Dr. Fleischhauer

Herausgeber: Der Bundesminister der Justiz - Verlag: Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H. - Druck: Bundesdruckerei Bonn.

Bundesgesetzblatt Teil I enthält Gesetze, Verordnungen und sonstige Veröffentlichungen von wesentlicher Bedeutung.

Bundesgesetzblatt Teil II enthält

- a) völkerrechtliche Vereinbarungen und Verträge mit der DDR und die zu ihrer Inkraftsetzung oder Durchsetzung erlassenen Rechtsvorschriften sowie damit zusammenhängende Bekanntmachungen,
b) Zolltarifvorschriften.

Bezugsbedingungen: Laufender Bezug nur im Verlagsabonnement. Abbestellungen müssen bis spätestens 30. 4. bzw. 31. 10. jeden Jahres beim Verlag vorliegen. Postanschrift für Abonnementsbestellungen sowie Bestellungen bereits erschienener Ausgaben: Bundesgesetzblatt Postfach 13 20, 5300 Bonn 1, Tel. (02 28) 23 80 67 bis 69.

Bezugspreis: Für Teil I und Teil II halbjährlich je 50,40 DM. Einzelstücke je angefangene 16 Seiten 1,50 DM zuzüglich Versandkosten. Dieser Preis gilt auch für Bundesgesetzblätter, die vor dem 1. Juli 1982 ausgegeben worden sind. Lieferung gegen Voreinsendung des Betrages auf das Postscheckkonto Bundesgesetzblatt Köln 3 99-509 oder gegen Vorausrechnung.

Preis dieser Ausgabe: 3,80 DM (3,- DM zuzüglich -80 DM Versandkosten), bei Lieferung gegen Vorausrechnung 4,60 DM. Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz beträgt 6,5%.

Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H. · Postfach 13 20 · 5300 Bonn 1

Postvertriebsstück · Z 1998 A · Gebühr bezahlt

Bekanntmachung über den Geltungsbereich der Konvention über die Verhütung und Bestrafung des Völkermordes

Vom 30. Juni 1982

Die Konvention vom 9. Dezember 1948 über die Verhütung und Bestrafung des Völkermordes (BGBl. 1954 II S. 729) ist nach ihrem Artikel XIII Abs. 3 für
Zypern am 27. Juni 1982
in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 13. Mai 1982 (BGBl. II S. 546).

Bonn, den 30. Juni 1982

Der Bundesminister des Auswärtigen
Im Auftrag
Dr. Fleischhauer

Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Protokolls von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See

Vom 30. Juni 1982

Das Protokoll von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1980 II S. 525) wird nach seinem Artikel V Abs. 2 für die

Schweiz am 1. Juli 1982
in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 3. Mai 1982 (BGBl. II S. 538).

Bonn, den 30. Juni 1982

Der Bundesminister des Auswärtigen
Im Auftrag
Dr. Fleischhauer