

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkBl)

INHALTSVERZEICHNIS

Amtlicher Teil

Nr.	Dat.	VkBl 1957	Seite
Straßenverkehr			
141	4. 5. 1957	Richtlinien für die örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle	231
142	30. 4. 1957	Haftpflichtversicherung bei ausländischen Versicherungsunternehmen	240
143	7. 5. 1957	Windschutzscheiben; hier: Beeinträchtigung der Sicht durch Silicone	240
Binnenschifffahrt			
144	27. 4. 1957	Änderung der Satzung des Schifferbetriebsverbandes für die Unterelbe, Körperschaft des öffentlichen Rechts, in Hamburg	240
145	3. 5. 1957	XII. Nachtrag zum Tarif für die Schifffahrtabgaben auf dem kanalisierten Main vom 10. März 1938	240
146	3. 5. 1957	VIII. Nachtrag zum Tarif für die Schifffahrtabgaben auf dem kanalisierten Neckar vom 29. Juni 1935	241
147	4. 5. 1957	Verordnung über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 4. Mai 1957 (FD Nr. 5/57 Frachtenausschuß Hamburg) (FC Nr. 7/57 Frachtenausschuß Bremen) (FG Nr. 2/57 Frachtenausschuß Berlin)	241
148	26. 4. 1957	Bekanntmachung für die Rheinschifffahrt über das Schleppen der Fahrgastschiffe	242
149	6. 5. 1957	Tarif für die Erhebung von Hafenabgaben im landeseigenen Hafen Geesthacht	242
150	7. 5. 1957	Ufergeldtarif für den staatlichen Hafen Ludwigshafen am Rhein	243
151	7. 5. 1957	Ufergeldordnung für die Mannheimer Häfen	243
Luftfahrt			
152	11. 5. 1957	Gesetz zu dem Abkommen vom 2. Mai 1956 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr	243

Nr.	Dat.	VkBl 1957	Seite
153	11. 5. 1957	Gesetz zu dem Abkommen vom 14. April 1956 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Belgien über den Luftverkehr	247
154	11. Mai 1957	Gesetz zu dem Abkommen vom 12. Juni 1956 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Irland über den Luftverkehr	253

Straßenbau

155	12. 4. 1957	Widmung und Abstufung der Ortsdurchfahrt der Bundesstraße 6 in Bremerhaven (Teilstrecke Ludwigstraße bis Langestraße)	259
156	14. 5. 1957	Sperrungen auf Bundesstraßen	260

Aufgebote

156a	31. 5. 1957	Aufbietung in Verlust geratener Kraftfahrzeug- (Anhänger-) briefe	
156b	31. 5. 1957	Aufbietung in Verlust geratener Kraftfahrzeug- (Anhänger-) scheine	
156c	31. 5. 1957	Aufbietung in Verlust geratener Führerscheine	269a—269y

Nichtamtlicher Teil

Zeitschriftenschau:

Übersicht	261
Auslese	264

Bücherschau:

Neuerscheinungen	266
Buchbesprechungen	266

Rechtsprechung	267
--------------------------	-----

11. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 31. Mai 1957

Heft 10

AMTLICHER TEIL

Straßenverkehr

Nr. 141 **Richtlinien für die örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle.**

Bonn, den 4. Mai 1957.
— StV 1 — 15 St/57 —

Nachstehend werden die Richtlinien für die örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle veröffentlicht:

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung des Staatssekretärs
Dr. Schiller

Richtlinien

für die örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle

Die Bekämpfung der Straßenverkehrsunfälle setzt eine möglichst genaue Kenntnis der Tatsachen und Umstände voraus, die sie verursacht oder mitverursacht haben.

Erkenntnisse dieser Art vermitteln die vom Statistischen Bundesamt, den Statistischen Landesämtern und den statistischen Ämtern der Städte usw. gefertigten Unfallstatistiken. Sie geben Aufschluß über Zahl und Art der Unfälle, über Hauptunfallursachen und Unfallfolgen, über die an den Unfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer usw., jedoch nur in Gesamtzahlen für bestimmte Gebiete. Sie sind daher unentbehrlich für **allgemeine** Maßnahmen zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle, reichen aber nicht aus, um den Verwaltungsbehörden geeignete Unterlagen für die Behebung **örtlicher** Gefahrenquellen zu liefern.

Die Unfallstatistiken bedürfen daher, wie die Erfahrungen im In- und Auslande gezeigt haben, einer Ergänzung durch die

örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle.

Dabei werden die Verkehrsunfälle punktuell nach der Unfallörtlichkeit erfaßt und untersucht. Diese Erhebungen dienen vor allem dem Ziele, zu ermitteln, an welchen Stellen sich die Unfälle häufen, worauf die Häufung der Unfälle gerade an diesen Stellen zurückzuführen ist und welche Maßnahmen angezeigt erscheinen, um erkannte Unfallquellen zu beseitigen.

Die örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle ist ein wirkungsvolles Mittel, der besorgniserregenden Zunahme der Straßenverkehrsunfälle zu begegnen.

Der Straßenverkehrssicherheitsausschuß empfiehlt daher, nach diesen Richtlinien zu verfahren.

I.

Allgemeines

1. Die örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle dient
 - der Polizei
 - als Unterlage für zweckmäßigen Einsatz ihrer Kräfte und Geräte,
 - den Verkehrsbehörden
 - als Unterlage für verkehrsregelnde Maßnahmen,
 - den Straßenbaubehörden
 - als Unterlage für straßenbauliche Maßnahmen.
2. Für die örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle sind erforderlich
 - a) die Unfallsteckkarten,
 - b) die Unfallstraßenkarteien,
 - c) die Kollisions-Diagramme.

Welche Behörden diese Unterlagen zu führen haben, richtet sich nach der jeweiligen Zuständigkeitsregelung innerhalb der Länder.

Bei der Einrichtung, Führung und Auswertung der genannten Unterlagen ist engste Zusammenarbeit zwischen den an der örtlichen Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle beteiligten Behörden erforderlich.

II.

Unfallsteckkarten

1. Die Unfallsteckkarte soll die Feststellung erleichtern, an welchen Stellen des Straßennetzes sich Unfälle, insbesondere Unfälle bestimmter Art und Schwere, häufen. Die einzelnen Unfälle werden daher auf der Steckkarte mit Nadeln markiert.
2. Eine Unfallsteckkarte ist in der Regel für jeden Stadt- und Landkreis, je nach den örtlichen Verhältnissen, auch für Teile dieser Gebiete zu führen.
3. a) Unfallsteckkarten sind nach den örtlichen Erfordernissen für bestimmte Zeiträume (Jahr, Halbjahr, Vierteljahr, Monat) zu führen.

Da die Möglichkeit gegeben sein muß, Veränderungen in der Unfallentwicklung zu verfolgen, sind neben der Karte für den laufenden Zeitabschnitt die Karten der beiden verflassenen Steckperioden als Vergleichskarten zur Verfügung zu halten (vgl. außerdem unter 3e).

- b) Der Maßstab der Karte richtet sich nach der Ausdehnung des erfaßten Gebiets und nach der Zahl der zu erwartenden Unfälle.

Als Maßstab wird daher in Betracht kommen:

für Stadtkerne

1 : 2000 bis 1 : 2500,

für sonstige Stadtgebiete

1 : 5000 bis 1 : 10 000,

für ländliche Gebiete

1 : 25 000.

- c) Nach den bisherigen Erfahrungen empfiehlt es sich, Karten in mattem Schwarz-Weiß-Druck (Kontrastwirkung bei photographischer Wiedergabe) zu verwenden, sie auf Weichfaser-(Dämm)platten aufzuziehen und sie in Holz- oder Metallrahmen aufzuhängen.

Auf jeder Karte ist der Zeitraum der Verwendung zu vermerken.

- d) Zur Markierung der Unfälle werden Nadeln mit verschiedenfarbigen Köpfen verwendet, und zwar für

Unfälle mit nur Sachschaden:

Nadeln mit blauem Kopf und 4 mm Ø;

Unfälle mit Verletzten:

Nadeln mit grünem Kopf und 4 mm Ø;

Unfälle mit Getöteten:

Nadeln mit rotem Kopf und 6 mm Ø.

Für jeden Unfall ist nur eine Nadel zu verwenden; die Nadelfarbe richtet sich nach der schwersten Unfallfolge (Personenschaden vor Sachschaden). Erforderlichenfalls kann durch Verwendung verschiedener Farben oder durch Verwendung von Nadeln mit verschiedenen Kopfgrößen unterschieden werden zwischen Unfällen mit leichtem und schwerem Sachschaden und zwischen Unfällen mit Schwerverletzten (stationäre Behandlung) und sonstigen Verletzten.

- e) Die Unfallsteckkarten sind nach Abschluß der Steckperiode — möglichst auf Farbfilm — aufzunehmen; die Aufnahmen sind als Vergleichsunterlage für die künftige Unfallentwicklung aufzubewahren.

4. Für regelmäßig wiederkehrende Großveranstaltungen (z. B. Messen) oder für die Erfassung von Unfällen besonderer Art (alkoholbedingte Unfälle, Kinderunfälle usw.) kann sich u. U. die Führung von Spezialkarten empfehlen.

III.

Unfallstraßenkartei

1. Die Unfallstraßenkartei dient der Sammlung von Erkenntnismaterial für die Analyse des Unfallgeschehens an Unfallschwerpunkten.
2. Die Unfallstraßenkartei wird bei den Stellen geführt, die eine Unfallsteckkarte haben (vgl. oben zu II 2.). Soweit Unfallsteckkarten an zentraler Stelle geführt werden, empfiehlt es sich in der Regel, die Unfallstraßenkartei nur an dieser Stelle führen zu lassen und die örtlichen Stellen von dieser Verpflichtung zu entbinden.
3. Die Unfallstraßenkartei wird straßenweise in alphabetischer Reihenfolge angelegt. Längere Straßenzüge werden dabei je nach Bedarf in Straßenabschnitte zerlegt. Verkehrsknotenpunkte (z. B. Plätze, Straßenkreuzungen und -einzündungen) sind als Ganzes zu behandeln, und zwar entweder als selbständiger Straßenabschnitt oder zugeordnet als Teil der Straße oder des Straßenabschnittes, dem die größte Verkehrsbedeutung zukommt (vgl. dazu das Muster in Anlage 1).
4. Die Unfallstraßenkartei kann entweder in Form einer Unfallblattsammlung oder in Form von Karteikarten geführt werden, die von Fall zu Fall für diejenigen Straßen und Straßenabschnitte anzulegen sind, in denen sich ein Unfall ereignet hat.
 - a) Zur Unfallblattsammlung sind zu nehmen
 - eine Zweitschrift der Unfallanzeigen,
 - ein Doppel der Unfallskizze,
 - eine Zweitschrift des Schlußberichts.

Wird bei Bagatellunfällen lediglich eine Anzeige erstattet, so ist für die Unfallblattsammlung eine Durchschrift der Anzeige zu fertigen und eine Handskizze einfacher Art hinzuzuheften. Jeder Unfall erhält eine laufende Nummer.

- b) Statt der Unfallblattsammlung kann eine Karteikarte nach dem Muster in Anlage 2 geführt werden. In die Karteikarte sind an Hand des abgeschlossenen Unfallberichts unter Verwendung besonderer Signierungen (vgl. Anlage 3) alle Angaben über die Unfälle, die sich in dieser Straße oder in diesem Straßenabschnitt ereignet haben, einzutragen, insbesondere also Unfallort, Unfallart, Unfallfolgen, Unfallbeteiligte und Unfallursachen.

In die mit der Karteikarte verbundenen Straßenskizze (vgl. Muster in Anlage 2) ist jeder Unfall unter Angabe der laufenden Nummer einzuzeichnen. Dabei sind durch Verwendung der Signaturen aus Anlage 4, ggf. auch durch verschiedene Farben, der Unfallhergang und die Unfallursachen kenntlich zu machen.

IV.

Kollisions-Diagramme

1. Kollisions-Diagramme dienen der systematischen Erforschung der Unfallursachen für bestimmte Stellen des Straßennetzes, die als Unfallschwerpunkte erkannt sind.

Die Herstellung von Kollisions-Diagrammen ist insbesondere angezeigt, wenn an einer bestimmten Stelle des Straßennetzes

- a) überdurchschnittlich viele Unfälle zu verzeichnen sind oder
- b) die Unfälle plötzlich stark zunehmen oder

- c) die Ursachen mehrerer Unfälle eine gleiche Unfallquelle vermuten lassen.

2. Für das Kollisions-Diagramm ist ein Plan des Unfallschwerpunktes im Maßstab 1 : 50 bis 1 : 200 zu verwenden.

In diesen Plan sind einzutragen

- a) alle Verkehrszeichen (einschließlich der Fahrbahnmarkierungen) und Verkehrseinrichtungen, ferner alle Besonderheiten der Straße, z. B. Radwege, Verkehrsinseln, Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel und die Straßenleuchten, und zwar maßstabgerecht; bauliche Änderungen an der Verkehrsanlage während des Untersuchungszeitraums sind farbig darzustellen, der Änderungstermin ist als Fußnote im Diagramm zu vermerken;
- b) die Verkehrsunfälle, die sich im Untersuchungszeitraum ereignet haben, und zwar
 - unter Verwendung der in der Unfallstraßenkartei enthaltenen Angaben,
 - lagegetreu,
 - unter Verwendung der Signierungen aus Anlage 4
 - und
 - unter Angabe der Ordnungsnummer aus der Unfallstraßenkartei.

Muster für ein Kollisions-Diagramm siehe Anlage 5.

3. Es empfiehlt sich, ergänzend zum Kollisions-Diagramm eine „Ursachen- und Situationsübersicht“ nach Anlage 6 zu fertigen. In senkrechten Spalten sind, von links beginnend, in zeitlicher Reihenfolge die Hauptangaben zu den einzelnen Unfällen (Zeit und Art des Unfalles, unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmer, Unfallursachen) einzutragen, ggf. gewisse Unterscheidungen noch durch besondere Symbole (z. B. Unterscheidung unfallbeteiligter Fußgänger nach Erwachsenen und Kindern, unfallbeteiligter Kraftfahrzeuge nach zivilen Fahrzeugen und Militärfahrzeugen) zu kennzeichnen. Die Jahreszeiten (Monate, Vierteljahre) können durch senkrechte Zwischenstriche erkennbar gemacht werden.

V.

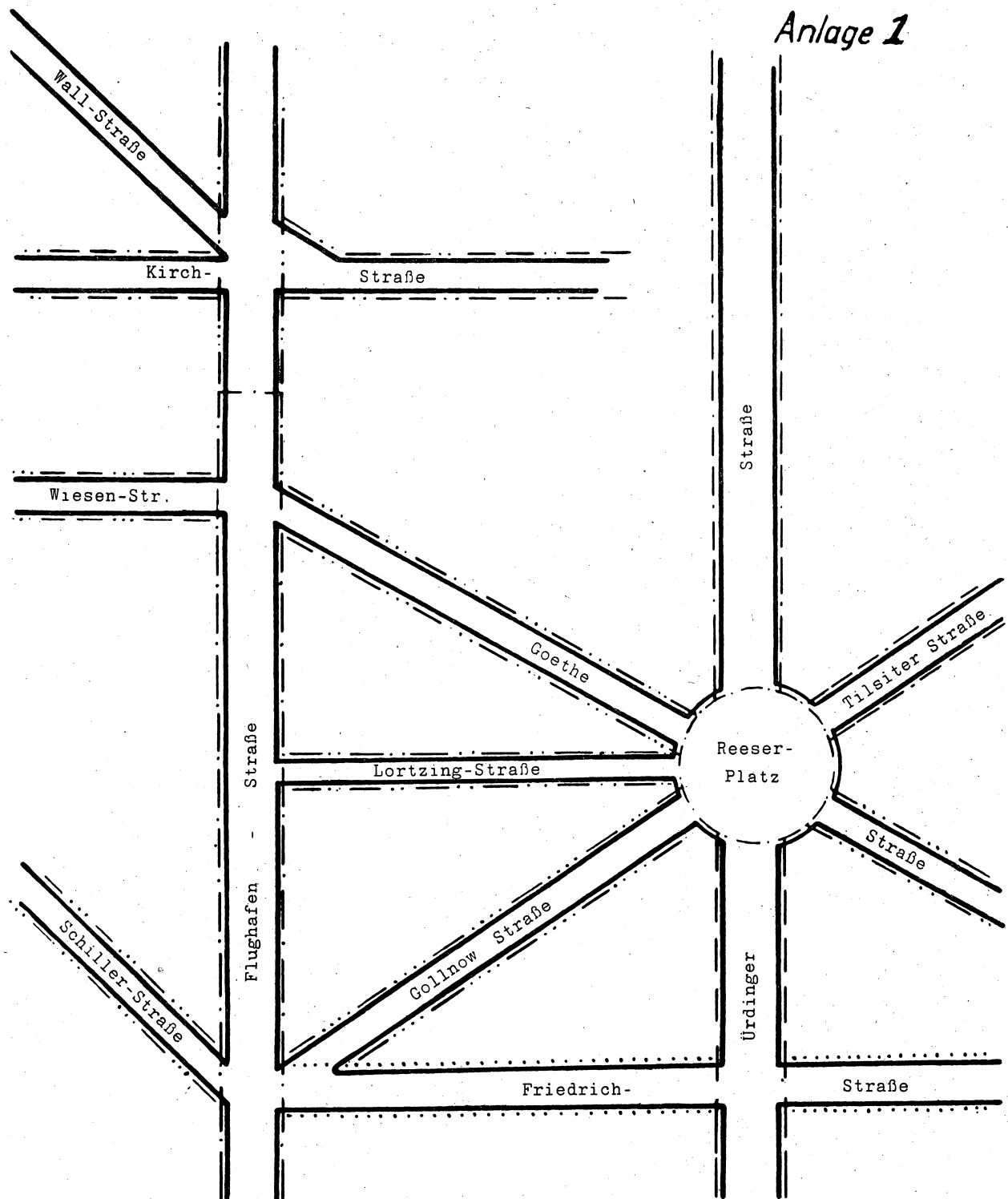
Auswertung

1. Die örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle kann nur dann für Maßnahmen zur Unfallbekämpfung nutzbar gemacht werden, wenn das Unfallgeschehen an Hand der oben geschilderten Unterlagen von besonders dazu beauftragten Beamten ständig beobachtet wird. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse müssen von den Behörden der Polizei, der Verkehrsverwaltung und der Straßenbauverwaltung in enger Zusammenarbeit erörtert und weiterverfolgt werden.
2. Neben der laufenden Überwachung ist die Fertigung von Jahresberichten für den Bereich der Stadt- und Landkreise zu empfehlen.

Der Jahresbericht soll

- a) einen Gesamtüberblick über die Unfallsituation des Bereichs ermöglichen;
- b) eine tabellarische Übersicht enthalten, in der die Unfallschwerpunkte des Bereichs nach Zahl und Schwere der Unfälle geordnet sind;
- c) Aufschluß darüber geben, woraus etwaige Abweichungen gegenüber der tabellarischen Übersicht des Vorjahres zu erklären sind;
- d) bestimmt umrissene Vorschläge für die Überprüfung von Unfallschwerpunkten (durch Kollisions-Diagramme, Ortsbesichtigungen usw.) oder für Maßnahmen zur Behebung von Unfallgefahren an Unfallschwerpunkten enthalten.

Der Jahresbericht soll vor allem auch als Unterlage bei der Durchführung der Verkehrsschauen (Nr. 5 AVV zu § 3 StVO) dienen können.



Bemerkung: Aus den Signaturen sind zu ersehen

- a) die Trennung von langen Straßen
(z. B. Urdinger- und Flughafen-Straße)
- b) die Zusammengehörigkeit von Straßenzügen
(z. B. Goethestraße)
- c) die Bildung von Knotenpunkten (z. B. Reeser Platz)
- d) die Zuordnung von Straßenkreuzungen und -einmündungen zu den wichtigeren Straßenzügen (z. B. Kreuzung Urdinger-Friedrich-Straße oder Einmündung Lortzing- in Flughafen-Straße)

2 Borgfelder Str.
v. 7-40
(Straße oder Platz)

Anlage 2
Einbahnstraße
Anzeige Fahrbahn
Schienen
50 km
Überholverbot
Radweg

Rev.-Werte
122

Datum	Zeit	Ort	Art des Unfalles und der beteiligten Fahrzeuge bzw. Verkehrsteilnehmer	Brosche	Bericht Nr.	Zahl der		Bemerkungen
						Toten	Verl.	
17.1.16 45	11.15	Kabinenarb. — Radf.	10 12 H 5 835	1	5			
5.2.12 10	11.7	PKW — PKW / as	1 1 A 10 8065					
14.3.16 15	11.17	Radf. m. Hi.	17 17 15 4612	1				
18.3.07 32	11.15	R/642 — Strab. 2	4 14 17 2 4953					
13.3.14 50	11.7	Lkw — PKW / as	4 1 17 6 4534					
21.3.10 05	11.4	KB/442 — Strab. 2	5 14 17 6 5122					

Minifur

Entwurf:
Gü./Hü./Schm.

A Am Unfall beteiligte Verkehrsteilnehmer**Anlage 3**

1. Krafträder, auch mit Beiwagen
2. Kraftroller, auch mit Beiwagen
3. Personenkraftwagen, auch mit Anhänger
4. Kraftomnibusse, auch mit Anhänger
5. Oberleitungsomnibusse, auch mit Anhänger
6. Liefer- und Lastkraftwagen **ohne** Anhänger
7. Liefer- und Lastkraftwagen **mit** Anhänger
8. Sattelschlepper, auch mit Anhänger
9. Andere Zugmaschinen, auch mit Anhänger
10. Sonstige Kraftfahrzeuge, auch mit Anhänger
11. Straßenbahnen (nur Schienenfahrzeuge)
12. Eisenbahnen (nur Schienenfahrzeuge)
13. Fahrräder (ohne Hilfsmotor)
14. Mopeds und sonstige Fahrräder mit Hilfsmotor
15. Fußgänger
16. Bespannte Fuhrwerke (auch bespannte Schlitten)
17. Handwagen und Handkarren
18. Geführte oder frei herumlaufende Tiere
19. Sonstige Verkehrsteilnehmer einschl. sonstiger und unbekannter Fahrzeuge

B Polizeilich festgestellte unmittelbare Unfallursachen**I. Ursachen bei Führern von Fahrzeugen**

1. Nichtbeachten der Vorfahrt
2. Falsches Einbiegen oder Wenden
3. Fehler beim Überholvorgang oder beim Vorbeifahren
4. Fehler beim Begegnungsverkehr
5. Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung
6. Falsches Verhalten an markierten Fußgängerüberwegen
7. Unterlassen der vom Fahrzeugführer zu gebenden Zeichen
8. Nichtbeachten der von anderen Fahrzeugführern gegebenen Zeichen
9. Vorschriftswidriges Fahren an Straßenbahnhaltstellen
10. Nichtbeachten der Abblendvorschriften
11. Nichtbeachten der für schienengleiche Wegübergänge geltenden Warnzeichen
12. Fahren auf der falschen Fahrbahn, Fahren außerhalb der Fahrbahn
13. Verkehrswidriges Parken
14. Übermäßige Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der Umstände
15. Zu dichtes Auffahren
16. Unachtsames Öffnen der Wagentür
17. Unachtsames Zurückfahren, unachtsames Ein- und Ausfahren
18. Fahrer unter Alkoholeinfluß
19. Ermüdung (auch Einschlafen) des Fahrers
20. Körperliche oder gesundheitliche Behinderung des Fahrers
21. Sonstige Ursachen bei Fahrzeugführern

II. Ursachen bei Fahrzeugen oder ihrer Ladung

1. Mängel an den Bremsen
2. Mängel an der Lenkung
3. Mängel an Achsen, Federn und Rädern
4. Mängel an der Bereifung
5. Mängel an der Zugvorrichtung
6. Mängel an der Beleuchtungsanlage
7. Mängel oder Versagen der Fahrtrichtungsanzeiger
8. Übermäßige Entwicklung von Rauch und Dieselqualm
9. Sonstige Ursachen beim Fahrzeug
10. Ursachen bei der Ladung oder Besetzung (Überbesetzung)

III. Ursachen bei Fußgängern

1. Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn
2. Auf- oder Abspringen auf bzw. von fahrende(n) Fahrzeuge(n)
3. Spielen auf der Fahrbahn
4. Benutzen der falschen Straßenseite
5. Alkoholeinfluß
6. Körperliche oder gesundheitliche Behinderung
7. Sonstige Ursachen bei Fußgängern

IV. Straßenverhältnisse als Unfallursachen

1. Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn
 - a) durch ausgeflossenes Öl, Dung usw.
 - b) durch Schnee oder Eis
 - c) durch Regen
2. Schlechter Zustand der Straßenoberfläche
3. Wechsel der Fahrbahndecke
4. Enge und Unübersichtlichkeit (auch an Straßenkreuzungen)
 - a) ständiger Zustand
 - b) durch Bauarbeiten bedingt
5. Unzureichende Beschilderung der Straße
6. Unzureichende Beleuchtung der Straße und der Verkehrszeichen
7. Sonstige Mängel der Straße und welche?

V. Witterungseinflüsse als Unfallursachen

1. Sichtbehinderung durch
 - a) Nebel
 - b) starken Regen, Hagelschauer, Schneegestöber usw.
 - c) blendende Sonne
2. Sonstige Witterungseinflüsse und welche?

VI. Andere Unfallursachen

1. Tier auf der Fahrbahn
2. Sonstiges Hindernis auf der Fahrbahn
3. Nicht oder zu spät geschlossene Bahnschranken
4. Mangelhafte Beschaffenheit der für schienengleiche Wegübergänge geltenden Warnzeichen
5. Sonstige Einflüsse

Art des Unfalles:**Anlage 4**

Zusammenstoß (frontal) zwischen fahrenden Fahrzeugen



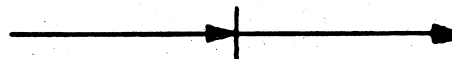
Zusammenstoß (seitlich) zwischen fahrenden Fahrzeugen (Winkel ist durch Fahrpfeil angegeben)



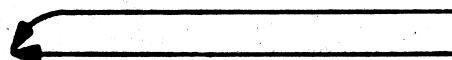
Auffahren auf ein fahrendes Fahrzeug;
der Fahrer des auffahrenden Fahrzeuges unter
Alkoholeinfluß



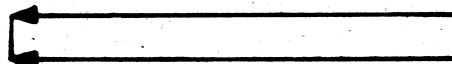
Auffahren auf ein haltendes Fahrzeug



Zusammenstoß beim Einbiegen eines Fahrzeuges



Zusammenstoß beim Überholen oder Vorbeifahren



Zusammenstoß durch Schleudern des Fahrzeuges

**Folgen des Unfalles:**

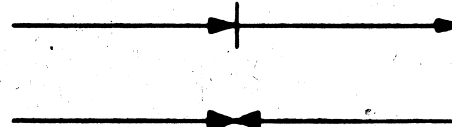
Unfall mit getöteten Personen (bei frontalem Zusammenstoß)



Unfall mit verletzten Personen (beim Auffahren auf ein fahrendes Fahrzeug)



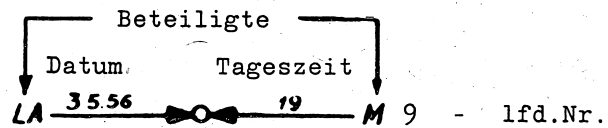
Unfall mit nur Sachschaden (beim Auffahren auf ein haltendes Fahrzeug) (bei frontalem Zusammenstoß)



Es ist stets die Signatur für die schwerste Schadensart einzusetzen.

Ergänzende Vermerke:

Die Fahr- oder Gehrichtung geben die Pfeilstriche an. An den Geh- bzw. Fahrtrichtungspfeilen sind ergänzend zu vermerken: Unfallbeteiligte, Datum, Tageszeit, die laufende Nummer des Unfalles (siehe Ziffer C, 6).

Beispiel:**Weitere Signaturen:****Arten von Fahrbahndecken:**

Unbefestigte Straßen



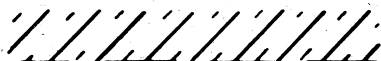
Pflasterdecke



Teer- oder Bitumendecke



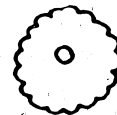
Betondecke



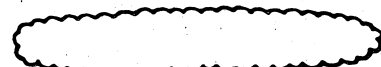
Wechsel von Fahrbahndecken

**Gebäude****Bepflanzung:**

Bäume



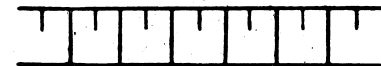
Hecken



Sträucher



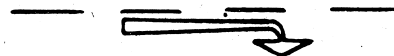
Böschung



Verkehrszeichen (Zahl-Zeichen-Nr. lt. StVO)



Fahrbahnmarkierung



Schilder (Plakattafeln usw.)



Litfaßsäule



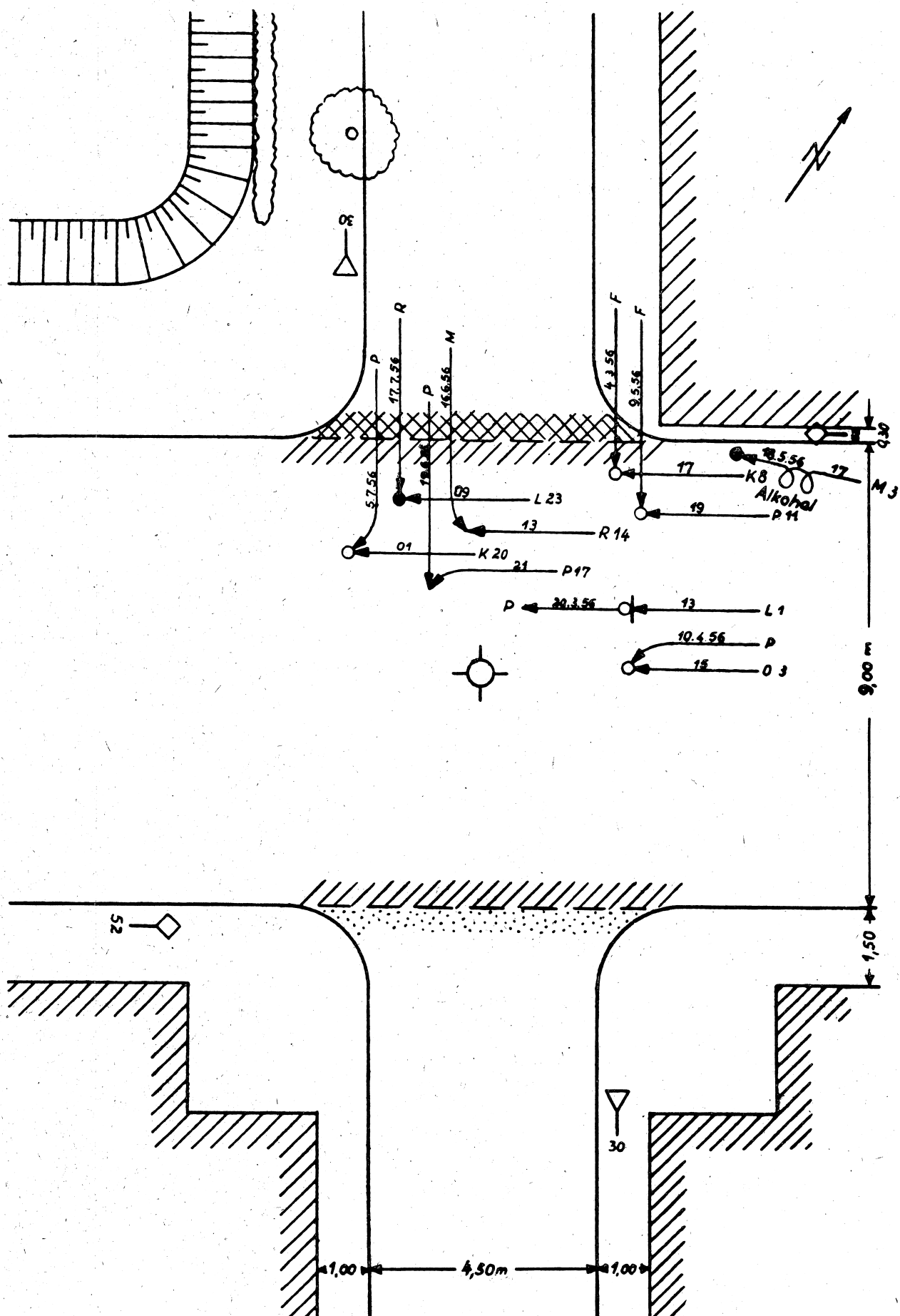
Straßenleuchte



Lichtsignalampel



Anlage 5



Anlage 6

Ursachen- und Situationsübersicht zum Kollisionsdiagramm

Zeit und Art des Unfalles		Laufende Nummer des Unfalles																											
Am Unfall beteiligte Verkehrsteilnehmer		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25			
A Zeitpunkt des Unfalles																													
1. Wochentag (Eintragen: Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So)																													
2. Kalendertag (Datum einsetzen)																													
3. Monat (Nummer des Kalendermonats eintragen, z. B. März - 3, Oktober - 10)																													
4. Jahr (einzutragen sind die beiden letzten Stellen der Jahreszahl)																													
5. Uhrzeit (24-Stunden-Zeit; nur volle Stunden eintragen)																													
B Art des Unfalles (Zutreffendes ankreuzen)																													
1. Unfälle durch Zusammenstoß zwischen fahrenden Fahrzeugen																													
2. Unfälle durch Auffahren eines Fahrzeuges																													
a) auf ein voranfahrendes Fahrzeug																													
b) auf ein im Verkehr vorübergehend haltendes Fahrzeug																													
c) auf ein parkendes Fahrzeug																													
d) auf einen anderen Gegenstand auf oder neben der Fahrbahn																													
3. Unfälle zwischen Kraftfahrzeug und Fußgänger																													
4. Unfälle anderer Art																													
C Am Unfall beteiligte Verkehrsteilnehmer (Anzahl eintragen)																													
1. Kraftäder, auch mit Beiwagen																													
2. Kraftroller, auch mit Beiwagen																													
3. Personen- (einschließlich Kranken- u. Kombinations-) -kraftwagen																													
4. Kraftomnibusse																													
5. Oberleitungsbusse																													
6. Liefer- und Lastkraftwagen ohne Anhänger																													
7. Liefer- und Lastkraftwagen mit Anhänger																													
8. Sattelschlepper																													
9. Andere Zugmaschinen																													
10. Sonstige Kraftfahrzeuge																													
11. Straßenbahnen (nur Schienenfahrzeuge)																													
12. Eisenbahnen (nur Schienenfahrzeuge)																													
13. Fahrräder (ohne Hilfsmotor)																													
14. Mopeds und sonstige Fahrräder mit Hilfsmotor																													
15. Fußgänger																													
16. Bespannte Fuhrwerke (auch bespannte Schlitten)																													
17. Handwagen und Handkarren																													
18. Geführte oder frei herumlaufende Tiere																													
19. Sonstige Verkehrsteilnehmer einschl. sonstiger und unbekannter Fahrzeuge																													
Unfallursachen																													
D Polizeilich festgestellte unmittelbare Unfallursachen (Zutreffendes ankreuzen)																													
I. Ursachen bei Führen von Fahrzeugen																													
1. Nichtbeachten der Vorfahrt																													
2. Falsches Einbiegen oder Wenden																													
3. Fehler beim Überholvorgang oder beim Vorbeifahren																													
4. Fehler beim Begegnungsverkehr																													
5. Nichtbeachten der polizeilichen Verkehrsregelung																													
6. Falsches Verhalten an markierten Fußgängerüberwegen																													
7. Unterlassen der vom Fahrzeugführer zu gebenden Zeichen																													
8. Nichtbeachten der von anderen Fahrzeugführern gegebenen Zeichen																													
9. Vorschriftenwidriges Fahren an Straßenbahnhaltestellen																													
10. Nichtbeachten der Abblendvorschriften																													
11. Nichtbeachten der für schienengleiche Wegübergänge geltenden Warnzeichen																													
12. Fahren auf der falschen Fahrbahn, Fahren außerhalb der Fahrbahn																													
13. Verkehrswidriges Parken																													
14. Übermäßige Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der Umstände																													
15. Zu dichtes Auffahren																													
16. Unachtsames Öffnen der Wagentür																													
17. Unachtsames Zurückfahren, unachtsames Ein- und Ausfahren																													
18. Fahrer unter Alkoholeinfluß																													
19. Ermüdung (auch Einschlafen) des Fahrers																													
20. Körperliche oder gesundheitliche Behinderung des Fahrers																													
21. Sonstige Ursachen bei Fahrzeugführern																													
II. Ursachen bei Fahrzeugen (techn. Mängel) oder ihrer Ladung																													
1. Mängel der Bremsen																													
2. Mängel an der Lenkung																													
3. Mängel an Achsen, Federn und Rädern																													
4. Mängel an der Bereifung																													
5. Mängel an der Zugvorrichtung																													
6. Mängel an der Beleuchtungsanlage des Fahrzeuges																													
7. Mängel oder Versagen der Fahrtrichtungsanzeiger																													
8. Übermäßige Entwicklung von Rauch und Dieselqualm																													
9. Sonstige Ursachen bei Fahrzeugen																													
10. Ursachen bei der Ladung oder Besetzung (Oberbesetzung)																													
III. Ursachen bei Fußgängern																													
1. Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn																													
2. Auf- oder Abspringen auf bzw. von fahrende(n) Fahrzeug(e)n																													
3. Spielen auf der Fahrbahn																													
4. Benutzen der falschen Straßenseite																													
5. Alkoholeinfluß																													
6. Körperliche oder gesundheitliche Behinderung																													
7. Sonstige Ursachen bei Fußgängern																													
IV. Straßenverhältnisse als Unfallursachen																													
1. Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn																													
a) durch ausgeflossenes Öl, Dung usw.																													
b) durch Schnee oder Eis																													
c) durch Regen																													
2. Schlechter Zustand der Straßenoberfläche																													
3. Wechsel der Fahrbahndecke																													
4. Enge und Unübersichtlichkeit (auch an Straßankreuzungen)																													
a) ständiger Zustand																													
b) durch Bauarbeiten bedingt																													
5. Unzureichende Beschilderung der Straße																													
6. Unzureichende Beleuchtung der Straße und der Verkehrszeichen																													
7. Sonstige Mängel der Straße																													
V. Witterungseinflüsse als Unfallursachen																													
1. Sichtbehinderung durch																													
a) Nebel																													
b) starken Regen, Hagelschauer, Schneegestöber																													
c) blendende Sonne																													
2. Sonstige Witterungseinflüsse																													
VI. Andere Unfallursachen																													
1. Tier auf der Fahrbahn																													
2. Sonstiges Hindernis auf der Fahrbahn																													
3. Nicht oder zu spät geschlossene Bahnsschranken																													
4. Mangelhafte Beschaffenheit der für schienengleiche Wegübergänge geltenden Warnzeichen																													
5. Sonstige Einflüsse																													

Nr. 142 **Haftpflichtversicherung bei ausländischen Versicherungsunternehmen.**

Bonn, den 30. April 1957
StV 2 Nr. 2035 W/57

Nach einer Mitteilung des Bundesministers für Wirtschaft ist die

Schweizerische National-Versicherungs-Gesellschaft,
Basel,

zum Geschäftsbetrieb in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland und im Land Berlin zugelassen worden.

Ich verweise hierzu auf meine Verlautbarungen im Verkehrsblatt 1950 S. 298 lfd. Nr. 143, 1951 S. 149 lfd. Nr. 109 und 1956 S. 630 lfd. Nr. 268.

Den zuständigen obersten Landesbehörden wird anheimgegeben, die Zulassungsbehörden, soweit erforderlich, zu unterrichten.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

(VkB1 1957 S. 240)

Nr. 143 **Windschutzscheiben hier: Beeinträchtigung der Sicht durch Silicone.**

Bonn, den 7. Mai 1957
— StV 7 — 4055 L/57 —

Es besteht Anlaß zu dem Hinweis, daß die Oberflächen von Windschutzscheiben durch Spuren von Siliconen aus siliconhaltigen Lackpflegemitteln verkehrstechnisch sehr nachteilig verändert werden können. Die Verteilung der Silicone auf der Glasoberfläche kann ihre Ursache darin haben, daß

1. verwehte Sprühnebel von Lackpflegemitteln auf die Windschutzscheibe gelangen oder
2. von Tankstellen, Werkstätten usw. bei der Wagenpflege Fensterleder, Schwämme u. dgl. benutzt werden, die sowohl für die Pflege des Lacks als auch der Glasscheiben dienen.

In beiden Fällen bildet sich durch die Oberflächenaktivität der Silicone eine Haut von Siliconen auf der Glasoberfläche, die das Benetzungsvermögen durch Regen oder Spritzer beeinträchtigt. Erst wenn es sehr stark regnet, gleiten die Tropfen glatt ab. Bei geringer Feuchtigkeit jedoch, besonders dann, wenn der Scheibenwischer den Wasserfilm verteilt, unterteilt sich dieser durch Oberflächenspannung des Wassers in ein Tröpfchenraster, das bei Lichteinwirkung von vorn stark glitzert und die Durchsicht durch die Windschutzscheibe außerordentlich behindert. Jede Art der im Verkehr befindlichen Glas-sorten wird davon betroffen.

Diese Erscheinungen sind wissenschaftlich untersucht worden. Ich mache auf die Arbeit des verstorbenen Physikers Dr. Rembert Ramsauer

„Über die Wirkung von siliconhaltigen Lackpflegemitteln auf Windschutzscheiben“,

Glastechnische Berichte Band 28 (1955) Nr. 12 S. 451—455, aufmerksam, ferner auf die Abhandlungen in der „Allgemeinen Glaserzeitung“ Jahrg. 1956, Nr. 2 S. 22—23, und in „ATZ-Kurzberichte“ Band 58 (1956) Nr. 8 S. 235—236.

Im Interesse der Verkehrssicherheit müssen hohe Anforderungen an die Optik der Windschutzscheiben gestellt werden. Es muß deshalb verhindert werden, daß Silicone auf die Windschutzscheiben gelangen.

Ich bitte die in Frage kommenden Verbände, bei der Aufklärung des Tankstellen- und Werkstättenpersonals sowie der Halter und Fahrer von Kraftfahrzeugen in geeigneter Weise mitzuwirken.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Linder

(VkB1 1957 S. 240)

Binnenschifffahrt

Nr. 144 **Änderung der Satzung des Schifferbetriebsverbandes für die Unterelbe, Körperschaft des öffentlichen Rechts, in Hamburg.**

Hamburg, den 27. April 1957
B 1. 134/00 — 544/57

In der ordentlichen Mitgliederversammlung des Schifferbetriebsverbandes für die Unterelbe, Körperschaft des öffentlichen Rechts, in Hamburg, am 17. April 1957 wurde folgende Änderung der Verbandssatzung vom 16. März 1954 (VkB1 1954 Seite 239) einstimmig beschlossen.

Die Ziffer 2 des § 4 erhält folgende Ergänzung:

„Mitglieder des Verbandes, die hiervon Gebrauch machen, haben dieses dem Verband durch eingeschriebenen Brief anzuzeigen.

Die Mitglieder haben dem Verband alle Angaben zu machen und Unterlagen vorzulegen, die dieser zur Prüfung der Anzeige für erforderlich hält. Der Verband erteilt über das Ergebnis seiner Prüfung einen Bescheid.

Liegen nach dem Ergebnis der Prüfung die Voraussetzungen des Absatzes 1 vor, so erlöschen die Rechte und Pflichten der Mitglieder mit Ablauf des sechsten Monats nach Vorlage der das Vertragsverhältnis begründenden Unterlagen.“

Schifferbetriebsverband für die Unterelbe
Körperschaft des öffentlichen Rechts
Sumfleth Hein
Vorsitzender Geschäftsführer

Diese Satzungsänderung wird gemäß § 15 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. 10. 1953 (Bundesgesetzblatt I Seite 1453) aufsichtsbehördlich genehmigt. Sie tritt mit dem Tage der Veröffentlichung im Verkehrsblatt (Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr) in Kraft.

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Hamburg
M. Krause

(VkB1 1957 S. 240)

Nr. 145 **XII. Nachtrag zum Tarif für die Schifffahrtabgaben auf dem kanalisiertem Main vom 10. März 1938*)**

Bonn, den 3. Mai 1957
B 256/2032 W/57

Abschnitt A Tarifstelle I erhält folgende Fassung:

„I. Für die in Schiffen beförderten Güter für jede Gewichtstonne (1000 kg) und jedes zurückgelegte Kilometer:

A. Regelsätze

für Güter

1. der Güterklasse I	1,00 Pf
2. „ „ II	0,90 Pf
3. „ „ III	0,70 Pf
4. „ „ IV	0,60 Pf
5. „ „ V	0,50 Pf
6. „ „ VI	0,35 Pf

B. Ausnahmesätze

für nachstehende Güter (in Klammern: Nummern des Sechsklassigen Güterverzeichnisses):

1. der Güterklasse V, und zwar
 - a) Basaltschotter (aus 750) 0,20 Pf
 - b) Gips, gebrannt (aus 326) 0,30 Pf
 - c) Gipssteine (aus 750), Gipsstein-grus und Gipssteinsplitt (aus 326) 0,20 Pf
 - d) Steine, natürliche und künstliche (750—754), Waren aus Bimskies und Bimssand (63) 0,30 Pf

- e) Zement (830) im Talverkehr 0,17 Pf
- f) Spat (737) 0,20 Pf
- 2. der Güterklasse VI, und zwar
 - a) Bauxit (55) 0,20 Pf
 - b) Bimskies und Bimssand (aus 224, 227), sofern das Gut in Würzburg umgeschlagen wird 0,17 Pf
 - c) Erde (223—227) 0,20 Pf
 - d) Erze (233—243) 0,20 Pf
 - e) Erze (233—243) im Talverkehr ab Würzburg 0,15 Pf
 - f) Grubenholz (380) 0,15 Pf
 - g) Kalidüngesalz (112) 0,15 Pf
 - h) Lehm und Ton (781) 0,20 Pf
 - i) Lehm und Ton (781), sofern das Gut in Würzburg umgeschlagen wird 0,15 Pf
 - k) Schlacken (704—708) 0,20 Pf
 - l) Schrott (717) 0,20 Pf
 - m) Steingrus, Steinsplitt und Abfallsteine (755) 0,20 Pf

C. Sonderregelungen

1. Auf der für die Großschifffahrt freigegebenen Strecke des kanalisierten Mains oberhalb Aschaffenburg (km 88) ist bis auf weiteres ein Fünftel der Sätze zu I A und I B zu zahlen.
2. Für Güter, die im Neuen Hafen und im Staathafen Würzburg (km 250) bergwärts ankommend gelöscht oder talwärts abgehend geladen werden, ist bis auf weiteres für die gesamte zu durchfahrende Strecke ein Drittel der Sätze zu I A und I B zu zahlen.
3. Für Stein- und Braunkohle (Nr. 758, 759, 465, 82, 83 und 464), soweit diese Güter die Schleuse Kostheim passieren und in den Würzburger Häfen umgeschlagen werden, beträgt die Abgabe 17 Pf je Tonne.
4. Für Erze (233—243) mit Eisenbahnnachlauf ab Würzburg von mehr als 100 km wird bis auf jederzeitigen Widerruf auf Antrag ein Viertel der gezahlten Abgaben erstattet."

Dieser Nachtrag tritt am 15. Mai 1957 in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
B e r g m a n n

*) Veröffentlicht im Reichsverkehrsblatt A 1938 S. 29

(V k B l 1957 S. 240)

Nr. 146

VIII. Nachtrag zum Tarif für die Schifffahrtabgaben auf dem kanalisierten Neckar vom 29. Juni 1935*)

Bonn, den 3. Mai 1957
B 256/2032 W/57

Der Tarifabschnitt I erhält folgende Fassung:

„I. Für die in Schiffen beförderten Güter für jede Gewichtstonne (1000 kg) und jedes zurückgelegte Kilometer:

A. Regelsätze für Güter

- | | |
|--------------------------------|---------|
| 1. der Güterklasse I | 1,00 Pf |
| 2. " " II | 0,90 Pf |
| 3. " " III | 0,70 Pf |
| 4. " " IV | 0,60 Pf |
| 5. " " V | 0,50 Pf |
| 6. " " VI | 0,35 Pf |

B. Ausnahmesätze

für nachstehende Güter (in Klammern: Nummern des Sechsklassigen Güterverzeichnisses):

1. der Güterklasse V, und zwar
 - a) Gips (326) 0,30 Pf
 - b) Steine, natürliche und künstliche (750—754), Waren aus Bimskies und Bimssand (63) 0,30 Pf
 - c) Steinsalz, Siede- und Rückstandsalz (679) 0,30 Pf
2. der Güterklasse VI, und zwar
 - a) Bimskies u. Bimssand (aus 224, 227) 0,20 Pf
 - b) Erde (223—227) 0,25 Pf
 - c) Erze (233—243) 0,20 Pf
 - d) Grubenholz (380) 0,20 Pf
 - e) Kalidüngesalz (112) 0,25 Pf
 - f) Schrott (717) 0,20 Pf
 - g) Steingrus, Steinsplitt, Abfallsteine (755) 0,20 Pf
 - h) Steinsalz, Siede- und Rückstandsalz (684) 0,30 Pf

Dieser Nachtrag tritt am 15. Mai 1957 in Kraft.

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
B e r g m a n n

*) Veröffentlicht im Reichsverkehrsblatt A 1935 S. 151

(V k B l 1957 S. 241)

Nr. 147 Verordnung über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 4. Mai 1957.

(FD Nr. 5/57 Frachenausschuß Hamburg)
(FC Nr. 7/57 Frachenausschuß Bremen)
(FG Nr. 2/57 Frachenausschuß Berlin)

Bonn, den 7. Mai 1957
B 244/2037 H/57

Nachstehend wird die Verordnung vom 4. Mai 1957 nachrichtlich bekanntgegeben. Die Verordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 90 vom 11. Mai 1957 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
L a n g e

Verordnung über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt.

Vom 4. Mai 1957.

Auf Grund des § 29 Abs. 1 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. Oktober 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 1453) wird verordnet:

§ 1

(1) Nach Genehmigung gemäß § 28 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr werden rechtsverbindlich festgesetzt:

I. die vom Bezirksausschuß Oberelbe des Frachenausschusses Hamburg — FD Nr. 5/57 — beschlossenen Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt, und zwar:

- a) Frachten für Kohle von Hamburg nach Alt-Garge,
- b) Frachten für Normalgüter im Schleppkahnverkehr von Hamburg nach Berlin und Zwischenplätzen,
- c) Frachtzuschläge für Güter (Leichtgut-, Sperrigkeitszuschläge und cbm-Frachten),
- d) Frachtzuschläge und Bestimmungen für Transporte von Hamburg nach Plätzen an den westdeutschen Kanälen, der Weser, dem Rhein, Main und Neckar (Änderung der Ziffer I der Bestimmungen für Transporte aus dem Bereich des Bezirksausschusses Oberelbe),

- e) Frachten für Normalgüter der Güterklassen I — VI — ausgenommen Getreide und Importkohle — von Hamburg nach Plätzen an den westdeutschen Kanälen, dem Rhein, Main und Neckar (Änderung der Bestimmungen für die Berechnung der Stauverlust-, Leichtgut-, Längen- und Geruchszuschläge),
- f) Frachten für Getreide von Hamburg nach Plätzen am Mittellandkanal bis Hannover (Änderung der Bestimmungen für die Berechnung der Stauverlust- und Leichtgutzuschläge),
- g) Frachten für Getreide von Hamburg nach Plätzen an den westdeutschen Kanälen westlich Hannover, dem Rhein, Main und Neckar (Änderung der Bestimmungen für die Berechnung der Stauverlust- und Leichtgutzuschläge);

II. die vom Bezirksausschuß Unterelbe des Frachtenausschusses Hamburg — FD Nr. 5/57 — beschlossenen

Frachtzuschläge und Bestimmungen für Transporte aus dem Bereich des Bezirksausschusses Unterelbe (Ergänzung der Bestimmungen);

III. die vom Bezirksausschuß Unterweser des Frachtenausschusses Bremen — FC Nr. 7/57 — beschlossenen

Frachten für Getreide von Bremen/Unterweserhäfen nach Fallersleben;

IV. die vom Frachtausschuß Berlin — FG Nr. 2/57 — beschlossenen

Frachtzuschläge bei Inanspruchnahme von Schiffsmannschaften außerhalb der gesetzlichen Normalarbeitszeit

(Ergänzung der Bestimmungen für die Berechnung der Frachtzuschläge).

(2) Der Wortlaut der Beschlüsse ist im FTB-Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt — wie folgt veröffentlicht*):

Zu Absatz 1 Ziffer III im FTB Nr. 15 vom 13. April 1957, zu Absatz 1 Ziffer I, II und IV im FTB Nr. 18 vom 4. Mai 1957.

§ 2

Wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen diese Verordnung verstößt, begeht eine Zuwiderhandlung im Sinne des § 1 Nr. 9 des Wirtschaftsstrafgesetzes 1954 vom 9. Juli 1954 (Bundesgesetzbl. 1 S. 175) in der Fassung des Gesetzes vom 19. Dezember 1956 (Bundesgesetzbl. I S. 924).

§ 3

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 44 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr auch im Land Berlin.

§ 4

(1) Die in § 1 genannten Entgelte treten in Kraft:

Zu Absatz 1 Ziffer I Buchstabe a) mit Wirkung vom 1. Februar 1957,

zu Absatz 1 Ziffer I Buchstabe b) bis g) und Ziffer II mit Wirkung vom 15. April 1957,

zu Absatz 1 Ziffer III mit Wirkung vom 1. April 1957,

zu Absatz 1 Ziffer IV mit Wirkung vom 5. Mai 1957.

(2) Die Strafbestimmung tritt am Tage nach der Verkündung dieser Verordnung in Kraft.

(3) Die vom Frachtausschuß Hamburg beschlossenen, durch nachstehende Verordnung rechtsverbindlich festgesetzten Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt treten außer Kraft:

1. Mit Wirkung vom 1. Februar 1957:

Frachten für Kohle von Hamburg nach Alt-Garge — FTB Reg. Nr. D 402/3 —,

2. mit Wirkung vom 15. April 1957:

a) Frachten im Schleppkahnverkehr von Hamburg nach Berlin und Zwischenplätzen — FTB Reg. Nr. D 812/2 —,

b) Frachten im Schleppkahnverkehr von Hamburg nach Berlin und Zwischenplätzen (Kleinwasserschlag) — FTB Reg. Nr. 812/9 —, (§ 1 Absatz 1 Ziffer III Nr. 15, 33 und 42 der Verordnung FD Nr. 8/55 vom 23. November 1955 — Bundesanzeiger Nr. 230 vom 29. November 1955 —).

Bonn, den 4. Mai 1957

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung des Staatssekretärs
Dr. Schiller

(VkB1 1957 S. 241)

Nr. 148 **Bekanntmachung für die Rheinschifffahrt über das Schleppen der Fahrgastschiffe**

Auf Grund des § 102 Nr. 3 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung vom 24. Dezember 1954 — RheinSchPVO — (Bundesgesetzbl. II S. 1411) wird angeordnet:

§ 1

Fahrgastschiffe, die Fahrgäste an Bord haben, dürfen nicht längsseits gekuppelt fahren; sie dürfen weder schleppen noch geschleppt werden, es sei denn, daß dies zum Abschleppen eines beschädigten Fahrzeugs erforderlich ist. Jedoch dürfen Fahrzeuge, die gleichzeitig Fahrgäste und Güter befördern, einen vorübergehenden Vorspann nehmen.

§ 2

Diese Anordnung tritt am 1. Juli 1957 in Kraft und am 1. Juli 1959 außer Kraft.

Duisburg, den 26. April 1957

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Duisburg
Knieß.

Mainz, den 26. April 1957

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Mainz
In Vertretung
Schoppe.

Freiburg, den 26. April 1957

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Freiburg
Schneider.

(VkB1 1957 S. 242)

Nr. 149

Tarif für die Erhebung von Hafenabgaben im landeseigenen Hafen Geesthacht.

Hamburg, den 6. Mai 1957
B 261/0—425/57

Am 23. März 1957 ist der vom Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein festgesetzte Tarif für die Erhebung von Hafenabgaben im landeseigenen Hafen Geesthacht vom 28. Februar 1957 nach Verkündung im Amtsblatt für Schleswig-Holstein Nr. 12/1957, Seite 113—115, in Kraft getreten.

Der Wortlaut des Tarifs ist außerdem im FTB — Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt — Nr. 19 vom 11. Mai 1957 veröffentlicht worden.*)

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Hamburg
M. Krause

(VkB1 1957 S. 242)

**Nr. 150 Ufergeldtarif
für den staatlichen Hafen Ludwigshafen
am Rhein.**

Mainz, den 7. Mai 1957
(B1) — 9214/57

Am 1. April 1957 ist der vom Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Landes Rheinland-Pfalz festgesetzte Ufergeldtarif für den Hafen Ludwigshafen vom 25. Februar 1957 nach Verkündung in der Staats-Zeitung, Staatsanzeiger für Rheinland-Pfalz, Nr. 10 vom 10. März 1957, in Kraft getreten.

Der Wortlaut des Ufergeldtarifes ist außerdem im „FTB“ — Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt — Nr. 13 vom 30. März 1957 veröffentlicht worden.*)

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Mainz
Casper

(VkB1 1957 S. 243)

**Nr. 151 Ufergeldordnung
für die Mannheimer Häfen.**

Mainz, den 7. Mai 1957
(B1) — 9215/57

Am 1. April 1957 ist die vom Finanzministerium und Innenministerium des Landes Baden-Württemberg festgesetzte Ufergeldordnung für die Mannheimer Häfen vom 27. März 1957 nach Verkündung im Staatsanzeiger für Baden-Württemberg Nr. 25 vom 30. März 1957 in Kraft getreten.

Der Wortlaut der Ufergeldordnung ist außerdem im „FTB“ — Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt — Nr. 16—17 vom 20. April 1957 veröffentlicht worden.*)

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Mainz
Casper

(VkB1 1957 S. 243)

*) Der FTB — Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt — kann von dem Binnenschifffahrts-Verlag G.m.b.H., vormals Rhein-Verlag, Duisburg-Ruhrort, Dammstr. 15/17, bezogen werden. Die Kosten der Einzelnummer richten sich nach dem Umfang der jeweiligen Ausgabe des FTB, die nur geschlossen zum Preise von 0,25 DM je Blatt DIN A 5 abgegeben wird.

Luftfahrt

**Nr. 152 Gesetz zu dem Abkommen vom 2. Mai
1956 zwischen der Bundesrepublik Deutsch-
land und der Schweizerischen Eidgenossen-
schaft über den Luftverkehr.**

Bonn, den 11. Mai 1957
L 1 — 127/25 — 82 Vm/57

Nachstehendes Gesetz zu dem Abkommen vom 2. Mai 1956 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr nebst Auszug aus der anliegenden Begründung sowie den Wortlaut des Abkommens gebe ich hiermit bekannt. Das Gesetz ist im Bundesgesetzblatt 1957 Teil II auf Seite 61 verkündet und am 12. April 1957 in Kraft getreten.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Knipfer

**Gesetz zu dem Abkommen vom 2. Mai 1956 zwischen
der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen
Eidgenossenschaft über den Luftverkehr.**

Vom 4. April 1957.

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

Artikel 1

Dem in Bern am 2. Mai 1956 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Artikel 7 des Abkommens findet im Saarland erst vom Ende der Übergangszeit nach Artikel 3 des Vertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik zur Regelung der Saarfrage vom 27. Oktober 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 1587) an Anwendung.

Artikel 3

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

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

Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet.

Bonn/Badenweiler, den 4. April 1957.

Der Bundespräsident
Theodor Heuss

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers
Blücher

Der Bundesminister für Verkehr
Seeborn
Für den Bundesminister des Auswärtigen
Der Bundesminister der Justiz
und für Angelegenheiten des Bundesrates
von Merkatz

Begründung (auszugsweise)

Durch das Inkrafttreten des Abkommens werden die derzeitigen Flugrechte der schweizerischen Luftverkehrsunternehmen, die noch auf Besatzungsrecht beruhen und nach Artikel 4 des Zwölften Teils des Vertrages zur Regelung aus Krieg und Besatzung entstandener Fragen (Überleitungsvertrag) einstweilen weiterbestehen, aufgehoben und in einer Form geregelt, die den deutschen Verkehrsinteressen besser Rechnung trägt.

Die beiderseits eingeräumten Verkehrsrechte sind in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch Notenaustausch vereinbart wurde (s. Art. 2 Abs. 2). Eine Vereinbarung in dieser Form ist gewählt worden, um die Fluglinienrechte jeweils den Verkehrsanforderungen leichter anpassen zu können.

Die deutschen Luftverkehrsunternehmen sind zum Betrieb der folgenden Linien berechtigt:

1. Von Punkten in der Bundesrepublik Deutschland nach Punkten in der Schweiz (nicht mehr als zwei Punkte auf einer Linie);
2. von Punkten in der Bundesrepublik Deutschland nach Punkten in der Schweiz und darüber hinaus nach Punkten in Italien;
3. von Punkten in der Bundesrepublik Deutschland nach Punkten in der Schweiz (jeweils nur ein Punkt) und darüber hinaus
 - a) über Zwischenlandepunkte außerhalb Europas nach Punkten in Südamerika oder
 - b) über Zwischenlandepunkte in Italien und Nordafrika nach Punkten in Afrika.

Die schweizerischen Luftverkehrsunternehmen sind zum Betrieb der folgenden Linien berechtigt:

1. Von Punkten in der Schweiz nach Punkten in der Bundesrepublik Deutschland (nicht mehr als zwei Punkte auf einer Linie);
2. von Punkten in der Schweiz nach Hannover und/oder Düsseldorf und/oder darüber hinaus nach

Punkten in Skandinavien und/oder in Finnland;

3. von Punkten in der Schweiz nach Köln/Bonn (bis zum Beginn der Sommerflugplanperiode 1957 wahlweise Frankfurt/M. oder Köln/Bonn) und darüber hinaus über Zwischenlandepunkte in Großbritannien, Irland nach Punkten in den Vereinigten Staaten von Amerika und/oder in Kanada.

Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr

Die Bundesrepublik Deutschland
und
die Schweizerische Eidgenossenschaft

haben in dem Bestreben, den Luftverkehr zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus zu regeln, folgendes vereinbart:

Artikel 1

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

- a) „Luftfahrtbehörde“, in der Bundesrepublik Deutschland der Bundesminister für Verkehr, in der Schweizerischen Eidgenossenschaft das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement (Luftamt), oder in beiden Fällen, jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen obliegenden Aufgaben ermächtigt sein wird.
- b) „Benanntes Unternehmen“ („bezeichnetes Unternehmen“), ein Luftverkehrsunternehmen, das ein Vertragsstaat dem anderen Vertragsstaat nach Artikel 3 schriftlich als das Unternehmen benannt (bezeichnet) hat, das die nach Artikel 2 Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Fluglinien betreiben soll.

(2) Die Begriffe „Gebiet“, „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“, „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ haben für die Anwendung dieses Abkommens die in Artikel 2 und 96 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 festgelegte Bedeutung.

Artikel 2

(1) Jeder Vertragsstaat gewährt dem anderen Vertragsstaat zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs durch die benannten Unternehmen folgende Rechte:

- a) das Recht des Überfluges,
- b) das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken und
- c) das Recht des Ein- und Ausflugs zur Durchführung des gewerblichen internationalen Fluglinienverkehrs mit Fluggästen, Post und Fracht an den Orten in seinem Gebiet, die bei jeder nach Absatz 2 festgelegten Linien aufgeführt sind.

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

Artikel 3

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

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

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

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

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

Artikel 4

(1) Jeder Vertragsstaat kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn das benannte Unternehmen die Gesetze und Verordnungen des Vertragsstaates, der die Rechte gewährt, oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht befolgt oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 3 Absatz 4 nicht erbracht wird. Von diesem Recht wird jeder Vertragsstaat nur nach einer Konsultation nach Artikel 15 Gebrauch machen, es sei denn, daß eine sofortige Einstellung des Betriebes oder sofortige Auflagen zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder Verordnungen erforderlich sind.

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

Artikel 5

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

(2) Die Rechts- und Verwaltungsvorschriften eines jeden der beiden Vertragsstaaten, welche die Einreise in sein Gebiet oder die Ausreise aus seinem Gebiet von Fluggästen, Besatzungen, Post oder Fracht, wie z. B. Vorschriften über Einreise, Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zölle und Quarantäne betreffen, finden auf die Fluggäste, Besatzungen, Post oder Fracht der Luftfahrzeuge des anderen Vertragsstaates während ihres Aufenthaltes in seinem Gebiet Anwendung.

Artikel 6

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

Artikel 7

Jeder der beiden Vertragsstaaten gewährt für die Luftfahrzeuge, die von einem benannten Unternehmen des anderen Vertragsstaates ausschließlich im internationalen Luftverkehr verwendet werden, die folgenden Abgabenvergünstigungen:

- a) Die von den benannten Unternehmen des einen Vertragsstaates verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Gebiet des anderen Vertragsstaates einfliegen und wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Ausrüstungsgegenstände und Ersatzteile bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben.
- b) Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände, die
 - aa) aus den in Buchstabe a) genannten Luftfahrzeugen im Gebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung ausgebaut oder sonst von Bord gebracht und dort gelagert werden,
 - bb) für diese Luftfahrzeuge in das Gebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden, bleiben frei von den in Buchstabe a) bezeichneten Abgaben, wenn sie unter Zollüberwachung in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden oder aus dem Gebiet dieses Vertragsstaates auf andere Weise als an Bord der Luftfahrzeuge wieder ausgeführt werden. Die gleiche Abgabenbefreiung wird für solche Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände gewährt, die unter Zollüberwachung aus entsprechenden Lagern anderer ausländischer Luftverkehrsunternehmen entnommen und in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden.
- c) Treibstoffe und Schmieröle, die an Bord der in Buchstabe a) genannten Luftfahrzeuge in das Gebiet des anderen Vertragsstaates eingebracht werden, dürfen frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben an Bord dieser Luftfahrzeuge verbraucht werden, und zwar auch auf anschließenden Flügen zwischen Orten im Gebiet dieses Vertragsstaates. Dies gilt auch für Treibstoffe, die zur Versorgung dieser Luftfahrzeuge in das Gebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden. Sonstige Treibstoffe, die von diesen Luftfahrzeugen im Gebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung an Bord genommen und im internationalen Fluglinienverkehr verbraucht werden, unterliegen den genannten Abgaben sowie etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben nicht, mit denen die Treibstoffe in diesem Vertragsstaat belastet sind.
- d) Die an Bord der in Buchstabe a) genannten Luftfahrzeuge eingebrachten Nahrungs- und Genußmittel, die zur Verpflegung der Fluggäste und Besatzungsmitglieder bestimmt sind, dürfen im Gebiet des anderen Vertragsstaates frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben zum alsbaldigen Verbrauch an Bord ausgegeben werden, wenn die Luftfahrzeuge bei Zwischenlandungen ständig zollamtlich überwacht werden können.

Artikel 8

(1) Die von dem einen Vertragsstaat ausgestellten oder anerkannten Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine (Fähigkeitsausweise) der Besatzung eines Luftfahrzeuges werden von dem anderen Vertragsstaat während ihrer Gültigkeitsdauer anerkannt.

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

Artikel 9

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

(2) Bei dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien soll das benannte Unternehmen eines Vertragsstaates auf die Interessen des benannten Unternehmens des anderen Vertragsstaates Rücksicht nehmen, damit damit der auf allen oder einem Teil der gleichen Linien betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

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

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

Artikel 10

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

(2) Die Luftfahrtbehörden eines jeden der beiden Vertragsstaaten werden den Luftfahrtbehörden des anderen Vertragsstaates auf deren Ersuchen alle statistischen Unterlagen übermitteln, die billigerweise zum Zwecke der Nachprüfung des auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien von den benannten Unternehmen bereitgestellten Beförderungsangebotes gefordert werden können. Diese Unterlagen sollen alle Angaben enthalten, die zur Bestimmung des Umfangs des Verkehrs der benannten Unternehmen auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien und der Herkunft und Bestimmung dieses Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 11

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

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

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

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

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

Artikel 12

Tritt ein von beiden Vertragsstaaten angenommenes allgemeines multilaterales Luftverkehrsabkommen in Kraft, so gehen die Bestimmungen des multilateralen Abkommens vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein multilaterales Abkommen dieses Abkommen aufhebt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 15 dieses Abkommens statt.

Artikel 13

Jedes von einem Vertragsstaat benannte Unternehmen darf auf den Flughäfen des anderen Vertragsstaates und in den Städten des anderen Vertragsstaates, in denen es eine eigene Vertretung zu unterhalten beabsichtigt, sein eigenes Personal für seine Geschäfte unterhalten und beschäftigen. Soweit ein benanntes Unternehmen auf eine eigene Organisation in den Flughäfen des anderen Vertragsstaates verzichtet, soll es nach Möglichkeit die in Frage stehenden Arbeiten durch das Personal der Flughäfen oder des benannten Unternehmens des anderen Vertragsstaates ausführen lassen.

Artikel 14

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

Artikel 15

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

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

Für die Bundesrepublik
Deutschland
gezeichnet:
Friedrich Holzapfel

(3) Änderungen des Fluglinienplans treten in Kraft, sobald sie nach Übereinstimmung zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten in einem Notenaustausch entsprechend Artikel 2 Absatz 2 vereinbart sind.

Artikel 16

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

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

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

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

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

Artikel 17

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

Artikel 18

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

Artikel 19

Die Vorschriften dieses Abkommens ersetzen zwischen den Vertragsstaaten:

- a) das Provisorische Übereinkommen vom 14. September 1920 betreffend die Regelung des Luftverkehrs zwischen Deutschland und der Schweiz,
- b) die durch Notenwechsel vom 23. und 27. Juli 1937 getroffene Vereinbarung über die zollfreie Abgabe von Betriebsstoffen an Luftfahrzeuge.

Artikel 20

Dieses Abkommen soll ratifiziert werden. Die Ratifikationsurkunden sollen baldmöglichst in Bonn ausgetauscht werden. Es tritt dreißig Tage nach dem Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

ZU URKUND DESSEN haben die beiderseitigen Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Bern am 2. Mai 1956 in doppelter Urschrift in deutscher Sprache.

Für die Schweizerische
Eidgenossenschaft
gezeichnet:
Max Petitpierre

Nr. 153 Gesetz zu dem Abkommen vom 14. April 1956 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Belgien über den Luftverkehr.

Bonn, den 11. Mai 1957
L1 — 127/8 — 83 Vm/57

Nachstehendes Gesetz zu dem Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Belgien über den Luftverkehr nebst Auszug aus der amtlichen Begründung sowie den Wortlaut des Abkommens gebe ich hiermit bekannt. Das Gesetz ist im Bundesgesetzblatt 1957 Teil II auf Seite 45 verkündet und am 12. April in Kraft getreten.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Knipfer

Gesetz zu dem Abkommen vom 14. April 1956 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Belgien über den Luftverkehr.

Vom 4. April 1957.

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

Artikel 1

Dem in Bonn am 14. April 1956 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Belgien über den Luftverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Artikel 7 des Abkommens findet im Saarland erst vom Ende der Uebergangszeit nach Artikel 3 des Vertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über die Regelung der Saarfrage vom 27. Oktober 1956 (Bundesgesetzblatt II S. 1587) an Anwendung.

Artikel 3

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

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

Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet.
Bonn/Badenweiler, den 4. April 1957.

Der Bundespräsident
Theodor Heuss

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers
Blücher

Der Bundesminister für Verkehr
Seeborn

Der Bundesminister der Justiz
und für Angelegenheiten des Bundesrates
von Merkat

Begründung (auszugsweise)

Durch das Inkrafttreten des Abkommens werden die derzeitigen Flugrechte der belgischen Luftverkehrsunternehmen, die noch auf Besatzungsrecht beruhen und nach Artikel 4 des Zwölften Teils des Vertrages zur Regelung aus Krieg und Besatzung entstandener Fragen (Überleitungsvertrag) einstweilen weiterbestehen, aufgehoben und in einer Form geregelt, die den deutschen Verkehrsinteressen besser Rechnung trägt.

Die beiderseits eingeräumten Verkehrsrechte sind in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch Notenaustausch vereinbart wurde (s. Art. 2 Abs. 2). Eine Vereinbarung in dieser Form ist gewählt worden, um die Fluglinienrechte jeweils den Verkehrsanforderungen leichter anpassen zu können.

Die deutschen Luftverkehrsunternehmen sind zum Betrieb der folgenden Linien berechtigt:

Personen-, Fracht- und Postverkehr:

1. Von Punkten in der Bundesrepublik Deutschland nach Brüssel und/oder Antwerpen;
2. von Punkten in der Bundesrepublik Deutschland nach Brüssel und/oder Antwerpen und darüber hinaus nach Punkten in Großbritannien und/oder Irland und/oder Island;
3. von Punkten in der Bundesrepublik Deutschland nach Brüssel und darüber hinaus über Zwischenlandpunkte nach Punkten in den Vereinigten Staaten von Amerika und/oder Kanada in Richtung Japan und/oder Australien und/oder nach Punkten darüber hinaus*).

Die belgischen Luftverkehrsunternehmen sind zum Betrieb der folgenden Linien berechtigt:

a) Personen-, Fracht- und Postverkehr:

1. Von Punkten in Belgien nach Düsseldorf und/oder Hamburg;
2. Von Punkten in Belgien nach Frankfurt/Main und oder München;
3. von Punkten in Belgien nach Köln/Bonn;
4. von Punkten in Belgien über Luxemburg nach Stuttgart;
5. von Punkten in Belgien nach Düsseldorf und/oder Frankfurt/Main und/oder Stuttgart (jedoch nicht mehr als 2 Punkte in der Bundesrepublik) und darüber hinaus nach Punkten in Österreich;
6. von Punkten in Belgien nach Köln/Bonn und/oder Frankfurt/Main und/oder Nürnberg (jedoch nicht mehr als zwei Punkte in der Bundesrepublik) und darüber hinaus nach Punkten in Südosteuropa und/oder Punkten im Nahen Osten und/oder Türkei und/oder Irak und/oder Iran in Richtung Japan und/oder Australien und/oder nach Punkten darüber hinaus.

b) Frachtverkehr:

7. Von Punkten in Belgien nach Düsseldorf und/oder Köln/Bonn und/oder Stuttgart (jedoch nicht mehr als zwei Punkte in der Bundesrepublik) und darüber hinaus nach Punkten in Österreich;
8. von Punkten in Belgien nach Düsseldorf und/oder Köln/Bonn.

c) Hubschrauberverkehr:

9. Von Punkten in Belgien über Punkte in den Niederlanden nach Köln und/oder Bonn und/oder Duisburg und/oder Dortmund.

Während der Verhandlungen ist Übereinstimmung darüber erzielt worden, daß die beiderseitigen Luftverkehrsunternehmen bei der Durchführung des Flugbetriebs auf bestimmten Linien eng zusammenarbeiten sollen. Ferner wurde insbesondere im Hinblick auf den zukünftigen Luftverkehr der Deutschen Lufthansa AG. nach dem Nahen, Mittleren und Fernen Osten die Häufigkeit der Dienste je Woche auf einzelnen Linien festgelegt.

*) Nicht mehr als jeweils zwei Punkte in den Vereinigten Staaten von Amerika und zwei Punkte in Kanada; ferner nicht früher als ab 1. April 1957 mit Ausnahme der Linien nach New York und einem Punkt in Kanada.

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

**Accord
relatif au transport aérien
entre la République Fédérale d'Allemagne et
le Royaume de Belgique**

Die Bundesrepublik Deutschland
und
das Königreich Belgien

haben in dem Wunsche, den Luftverkehr zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus zu regeln, folgendes vereinbart:

Artikel 1

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

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

Artikel 2

(1) Jeder Vertragsstaat gewährt dem anderen Vertragsstaat zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs durch die benannten Unternehmen folgende Rechte:

- das Recht des Überflugs,
- das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken und
- das Recht des Ein- und Ausflugs zur Durchführung des gewerblichen internationalen Verkehrs mit Fluggästen, Post und Fracht an den Orten in seinem Gebiet, die bei jeder nach Absatz 2 festgelegten Linie aufgeführt sind.

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

Artikel 3

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

- a) der Vertragsstaat, dem die Rechte gewährt sind, das Unternehmen schriftlich benannt hat, welches den Fluglinienverkehr betreiben wird,
- b) der Vertragsstaat, der die Rechte gewährt, dem benannten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

La République Fédérale d'Allemagne
et
le Royaume de Belgique

désirant régler les transports aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà, sont convenus de ce qui suit:

Article 1^{er}

Pour l'application du présent accord, à moins que le contexte n'en stipule autrement,

- a) l'expression « autorités aéronautiques » signifie en ce qui concerne la République Fédérale d'Allemagne, der Bundesminister für Verkehr, et en ce qui concerne le Royaume de Belgique, le Ministre des Communications, ou dans les deux cas, toute personne ou autorité habilitées à assumer les fonctions exercées par eux;
- b) l'expression « territoire » signifie lorsqu'elle se rapporte à un Etat, les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat dudit Etat;
- c) l'expression « entreprise désignée » signifie une entreprise de transports aériens, que l'une des Parties Contractantes a désignée par écrit conformément à l'article 3 à l'autre Partie Contractante pour exploiter des services aériens internationaux sur les itinéraires convenus à l'article 2 § 2 de l'accord;
- d) l'expression « service aérien » signifie tout service aérien régulier assuré par des aéronefs destinés au transport public de passagers, de courrier ou de marchandises;
- e) l'expression « service aérien international » signifie un service aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus de deux ou plusieurs Etats;
- f) l'expression « escale non commerciale » signifie une escale à toutes fins autres que celles d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier.

Article 2

(1) En vue de l'établissement de services aériens internationaux par les entreprises désignées, chaque Partie Contractante accorde à l'autre les droits suivants:

- le droit de survol,
- le droit d'escale non commerciale,
- le droit d'entrée et de sortie en vue d'effectuer du trafic commercial international de passagers, de courrier et de marchandises, aux points de son territoire stipulés sur chaque itinéraire mentionné au § 2.

(2) Les itinéraires sur lesquels les entreprises désignées de chaque Partie Contractante seront autorisées à exploiter des services aériens internationaux seront arrêtés dans un tableau des itinéraires à convenir par échange de notes diplomatiques.

Article 3

(1) L'exploitation des services aériens internationaux sur les itinéraires déterminés conformément à l'article 2 § 2 peut être commencée à tout moment, pour autant que:

- a) la Partie Contractante, à qui les droits ont été octroyés, ait désignée par écrit l'entreprise qui exploitera les services;
- b) la Partie Contractante qui octroie les droits, ait accordé à l'entreprise désignée l'autorisation de commencer l'exploitation des services.

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

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

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

Artikel 4

(1) Jeder Vertragsstaat kann die nach Artikel 3 Abs. 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn das benannte Unternehmen die Gesetze und Verordnungen des Vertragsstaates, der die Rechte gewährt, oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht befolgt oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 3 Abs. 4 nicht erbracht wird. Von diesem Recht wird jeder Vertragsstaat nur nach einer Konsultation nach Artikel 15 Gebrauch machen, es sei denn, daß eine sofortige Einstellung des Betriebes oder sofortige Auflagen zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder Verordnungen erforderlich sind.

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

Artikel 5

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

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

Artikel 6

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

Artikel 7

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

(2) Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände, die unter Zollüberwachung

a) aus den in Absatz 1 genannten Luftfahrzeugen im Gebiet des anderen Vertragsstaates ausgebaut oder sonst von Bord gebracht und dort gelagert werden,

(2) La Partie Contractante qui accorde les droits, autorisera immédiatement l'exploitation des services aériens internationaux, sous réserve des stipulations des paragraphes 3 et 4 du présent article et de l'accord prévu à l'article 11.

(3) Chaque Partie Contractante pourra demander à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par ses lois et règlements applicables à l'exploitation des services aériens internationaux.

(4) Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante l'exercice des droits accordés à l'article 2 de cet accord, lorsque cette entreprise n'est pas à même de fournir la preuve, sur demande, qu'une part importante de la propriété et le contrôle effective de l'entreprise appartiennent à des ressortissants ou à des sociétés de l'autre Partie Contractante ou à cette dernière.

Article 4

(1) Chaque Partie Contractante peut retirer l'autorisation accordée en conformité à l'article 3 § 2 ou en restreindre la portée, lorsque l'entreprise désignée ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie Contractante qui accorde les droits, ou ne se conforme pas aux dispositions du présent accord ou lorsqu'elle ne remplit pas les obligations qui en découlent. Ceci vaut également quand la preuve prévue à l'article 3 § 4 n'est pas produite. Chaque Partie Contractante n'exercera ce droit qu'après consultation, conformément à l'article 15, à moins qu'il ne s'avère nécessaire de suspendre immédiatement l'exploitation ou d'imposer des conditions en vue d'éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements.

(2) Chaque Partie Contractante aura le droit par notification écrite adressée à l'autre Partie Contractante de remplacer une entreprise désignée par une autre. La nouvelle entreprise désignée bénéficiera des mêmes droits et sera soumise aux mêmes obligations que l'entreprise qu'elle remplace.

Article 5

(1) Les lois et règlements de chaque Partie Contractante régissant l'entrée des aéronefs, affectés à la navigation aérienne internationale, dans son territoire ou leur sortie de son territoire, ou l'exploitation et la navigation de ces aéronefs à l'intérieur de son territoire, s'appliquent aux aéronefs exploités par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

(2) Les lois et règlements de chaque Partie Contractante régissant l'entrée dans son territoire ou la sortie de son territoire des passagers, équipages, courrier ou marchandises tels que ceux qui s'appliquent aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeport, de douane et de quarantaine s'appliquent aux passagers, équipages, courrier ou marchandises des aéronefs de l'autre Partie Contractante pendant leur séjour sur son territoire.

Article 6

Les taxes qui seront imposées pour l'utilisation des aéroports et autres installations aéronautiques par les aéronefs de l'autre Partie Contractante, ne seront pas supérieures à celles imposées aux aéronefs nationaux.

Article 7

(1) Les aéronefs, y compris l'équipement et les pièces de rechange qui se trouvent à bord, employés par l'entreprise désignée par une Partie Contractante, qui entrent dans le territoire de l'autre Partie Contractante et qui en ressortent ou qui le traversent sont exempts de droits de douane et d'autres taxes perçus à l'importation, à l'exportation et au transit de marchandises.

(2) Les pièces de rechange et d'équipement qui, sous régime douanier

a) sont démontées ou débarquées des aéronefs visés au § 1^{er}, dans le territoire de l'autre Partie Contractante et y sont mises en dépôt;

- b) für die in Absatz 1 genannten Unternehmen in das Gebiet des anderen Vertragsstaates eingeführt und dort gelagert werden,

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

(3) Treibstoffe und Schmieröle, die an Bord der in Absatz 1 genannten Luftfahrzeuge in das Gebiet des anderen Vertragsstaates eingebracht werden, dürfen frei von den in Absatz 1 bezeichneten Zöllen und Abgaben an Bord dieser Luftfahrzeuge verbraucht werden, und zwar auch auf dem Teil des Fluges, der zwischen Orten im Gebiet dieses Vertragsstaates stattfindet. Dies gilt auch für Treibstoffe und Schmieröle, die zur Versorgung dieser Luftfahrzeuge in das Gebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden.

In den beiden vorstehenden Sätzen nicht genannte Treibstoffe und Schmieröle, die von diesen Luftfahrzeugen im Gebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung an Bord genommen werden, unterliegen ebenfalls nicht den in Absatz 1 bezeichneten Zöllen und sonstigen Abgaben, wenn sie an Bord dieser Luftfahrzeuge verbraucht werden, und zwar auch auf dem Teil des Fluges, der zwischen Orten im Gebiet dieses Vertragsstaates stattfindet.

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

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

Artikel 8

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

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

Artikel 9

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

(2) Bei dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Abs. 2 festgelegten Linien soll das benannte Unternehmen eines Vertragsstaates auf die Interessen des benannten Unternehmens des anderen Vertragsstaates Rücksicht nehmen, damit der auf allen oder einem Teil der gleichen Linien betriebene Fluglinienverkehr dieser Unternehmen nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Abs. 2 festgelegten Linien soll vor allem dazu dienen, ein Beförderungsangebot zur Verfügung zu stellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und

- b) sont importées à destination des entreprises visées au § 1^{er} dans le territoire de l'autre Partie Contractante et y sont mises en dépôt;

sont exemptes des droits et taxes énumérés au § 1^{re}, quand, sous régime douanier, elles sont incorporées aux aéronefs précités ou y sont mises à bord d'une autre façon ou quand elles sont exportées du territoire de cette Partie Contractante d'une autre façon qu'à bord de ces aéronefs. La même franchise est accordée aux pièces de rechange et d'équipement qui, sous régime douanier, sont prélevées de dépôts analogues d'autres entreprises étrangères de transport aérien et qui sont incorporées dans lesdits aéronefs ou y sont mises à bord d'une autre façon.

(3) Les carburants et huiles lubrifiantes se trouvant à bord des aéronefs visés au § 1^{er}, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante, peuvent être consommés à bord de ces aéronefs, en franchise des droits et taxes énumérés au § 1^{er}, même sur la partie du vol comprise entre des points du territoire de cette Partie Contractante. Ceci vaut également pour les carburants et huiles lubrifiantes qui, sous régime douanier, sont importés et mis en dépôt dans le territoire de l'autre Partie Contractante pour l'approvisionnement des aéronefs précités.

Les carburants et huiles lubrifiantes non visés à l'alinéa précédent pui seront pris à bord de ces aéronefs, sous régime douanier, dans le territoire de l'autre Partie Contractante, seront également admis en franchise des droits et taxes énumérés au § 1^{er}, lorsque ces produits seront consommés à bord desdits aéronefs, même sur la partie du vol comprise entre des points du territoire de cette Partie Contractante.

(4) Les aliments et articles de consommation pris à bord des aéronefs visés au § 1^{er} destinés aux passagers et membres de l'équipage, peuvent être consommés immédiatement à bord de ces aéronefs dans le territoire de l'autre Partie Contractante, en franchise des droits et taxes perçus sur les marchandises à l'entrée, la sortie et le transit, lorsque ces aéronefs transportent exclusivement des passagers en trafic international et peuvent rester sous surveillance douanière permanente aux escales.

(5) Lorsque les marchandises énumérées au précédent paragraphe sont exemptes de taxes, elles échappent également aux interdictions et restrictions d'ordre économique les concernant à l'exportation, à l'importation et au transit.

Article 8

(1) Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences des membres d'équipages d'aéronefs délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes, seront reconnus valables pendant la durée de leur validité par l'autre Partie Contractante.

(2) Chaque Partie Contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître valable pour la circulation aérienne au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante ou par un Etat tiers.

Article 9

(1) Les entreprises désignées par chacune des Parties Contractantes jouiront d'un traitement juste et égal dans l'exploitation des services déterminés à l'article 2 § 2.

(2) En exploitant les services aériens internationaux sur les itinéraires déterminés à l'article 2 § 2, l'entreprise désignée par l'une des Parties Contractantes tiendra compte des intérêts de l'entreprise de l'autre Partie Contractante afin de ne pas nuire indûment aux services aériens que cette entreprise assure sur tout ou partie des mêmes itinéraires.

(3) Les services aériens internationaux desservant les itinéraires fixés à l'article 2 § 2, auront pour but principal d'offrir une capacité de transport correspondant à la demande du trafic prévisible à destination ou en provenance du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise.

von dem Gebiet des Vertragsstaates entspricht, der das Unternehmen benannt hat. Das Recht dieses Unternehmens, Beförderungen zwischen den nach Artikel 2 Abs. 2 festgelegten, im anderen Vertragsstaat gelegenen Punkten einer Linie und dritten Staaten auszuführen, soll im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt werden, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

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

Artikel 10

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

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

Artikel 11

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

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

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

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

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

Le droit de cette entreprise d'assurer le transport entre des points d'un itinéraire fixés à l'article 2 § 2, situés dans le territoire de l'autre Partie Contractante et un troisième Etat, sera exercé compte tenu du développement ordonné du trafic aérien international, afin que l'offre de transport soit adaptée:

- a) aux besoins de trafic en provenance ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désignée l'entreprise;
- b) aux besoins de trafic existant dans les régions traversées compte tenu des services locaux et régionaux;
- c) aux nécessités d'une exploitation économique des services aériens internationaux en transit.

Article 10

(1) Les entreprises désignées communiqueront aux autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes, au plus tard un mois avant le début d'exploitation des services sur les itinéraires convenus à l'article 2 § 2, le genre de l'exploitation, les types d'aéronefs et les horaires prévus. Il en sera de même pour les modifications ultérieures.

(2) Les autorités aéronautiques de chacune des Parties Contractantes fourniront, sur demande, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante tous renseignements périodiques ou autres données statistiques de l'entreprise désignée qui peuvent être raisonnablement demandés en vue du contrôle des services aériens internationaux déterminés à l'article 2 § 2. Ces données devront comprendre les informations nécessaires à l'appréciation du volume du trafic de l'entreprise désignée en passagers et en marchandises, sur les itinéraires fixés à l'article 2 § 2 du présent accord, dans le territoire de la Partie Contractante, et pour l'appréciation du volume de ce trafic à destination d'autres pays.

Article 11

(1) Les tarifs passagers et fret applicables sur les itinéraires convenus à l'article 2 § 2 seront fixés compte tenu de tous les éléments d'appréciation, tels que les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques particulières des différents itinéraires ainsi que les tarifs appliqués par les autres entreprises qui desservent tout ou partie du même itinéraire. Ils seront fixés de la façon suivante:

(2) Les tarifs seront, si possible, établis de commun accord par les entreprises désignées intéressées pour chacun des itinéraires. A cette fin, les entreprises désignées se conformeront aux décisions qui auront pu être prises en suivant la procédure de tarification de l'Association Internationale du Transport Aérien (IATA) ou bien s'efforceront de se mettre si possible directement d'accord entre elles après consultation de toutes entreprises de transport aérien d'Etats tiers qui desservent tout ou partie du même itinéraire.

(3) Les tarifs fixés de la sorte seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante au moins trente jours avant la date de l'entrée en vigueur envisagée. Dans des cas particuliers, cette période peut être abrégée si les autorités aéronautiques sont d'accord.

(4) Si un accord ne se fait pas en conformité du § 2 entre les entreprises désignées, ou si une Partie Contractante ne donne pas son accord sur les tarifs qui lui sont soumis pour approbation, conformément au § 3, les autorités aéronautiques fixeront de commun accord les tarifs des itinéraires ou parties d'itinéraires pour lesquels il n'existe pas d'entente.

(5) Si les autorités aéronautiques des Parties Contractantes ne peuvent s'entendre comme prévu au § 4, l'article 16 sortira ses effets. Aussi longtemps que la sentence arbitrale n'est pas prononcée, la Partie Contractante, qui de l'autre Partie Contractante le maintien des tarifs antérieurement en vigueur.

Article 12

Si une convention générale multilatérale approuvée par les deux Parties Contractantes entre en vigueur, les dispositions de la convention multilatérale sont pré-

Artikel 12

Tritt ein von beiden Vertragsstaaten angenommenes allgemeines multilaterales Luftverkehrsabkommen in Kraft, so gehen die Bestimmungen des multilateralen Abkommens vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein multilaterales Abkommen dieses Abkommen aufhebt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 15 dieses Abkommens statt.

Artikel 13

Jedes von einem Vertragsstaat benannte Unternehmen darf auf den Flughäfen des anderen Vertragsstaates und in den Städten des anderen Vertragsstaates, in denen es eine eigene Vertretung zu unterhalten beabsichtigt, sein eigenes Personal für seine Geschäfte unterhalten und beschäftigen. Soweit ein benanntes Unternehmen auf eigene Organisation in den Flughäfen des anderen Vertragsstaates verzichtet, soll es nach Möglichkeit die in Frage stehenden Arbeiten durch das Personal der Flughäfen oder des benannten Unternehmens des anderen Vertragsstaates ausführen lassen.

Artikel 14

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

Artikel 15

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

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

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

Artikel 16

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

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

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

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

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

Artikel 17

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

pondérantes. Des consultations ayant pour objet de déterminer dans quelle mesure la convention multilatérale abroge, modifie ou complète le présent accord, pourront avoir lieu suivant la procédure prévue à l'article 15 du présent accord.

L'une ou l'autre des entreprises désignées par les Parties Contractantes pourra, sur les aéroports et dans les villes de l'autre Partie Contractante où elle désire établir une représentation propre, entretenir et occuper son propre personnel pour ses affaires. Dans la mesure où une entreprise désignée renonce à organiser ses propres services dans les aéroports de l'autre Partie Contractante, les activités en question seront confiées selon les possibilités au personnel des aéroports ou de l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante.

Article 14

Les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consulteront fréquemment afin de régler en étroite collaboration tout ce qui concerne l'application et l'interprétation du présent accord.

Article 15

(1) Chaque Partie Contractante pourra à tout moment demander une consultation pour débattre l'application, l'interprétation ou la modification du présent accord ou du tableau des itinéraires aériens. Cette consultation commencera dans un délai de deux mois à compter du jour de réception de la demande.

(2) Les modifications qu'il aurait été décidé d'apporter au présent accord, entreront en vigueur suivant la procédure prévue à l'article 20.

(3) Les modifications apportées au tableau des itinéraires aériens entreront en vigueur aussitôt après l'approbation par échange de notes diplomatiques conformément à l'article 2 § 2.

Article 16

(1) Au cas où un différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent accord ne pourrait pas être réglé conformément aux articles 14 ou 15, soit entre les autorités aéronautiques, soit entre les Gouvernements des Parties Contractantes, il sera soumis, sur demande d'une des Parties Contractantes, à un tribunal arbitral.

(2) Le tribunal arbitral sera constitué dans chaque cas comme suit: chacune des Parties Contractantes désignera un arbitre; ces deux arbitres se mettront d'accord sur la désignation d'un ressortissant d'un Etat tiers comme président. 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 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 de la Cour Internationale de Justice de procéder aux désignations nécessaires. Sa décision engage les Parties Contractantes.

(3) Le tribunal arbitral décide, s'il ne parvient pas à régler le différend à l'amiable, à la majorité des voix. Pour autant que les Parties Contractantes n'en disposent autrement, il établit lui-même ses règles de procédure et détermine son siège.

(4) Chacune des Parties Contractantes prend à sa charge l'indemnité à allouer à son arbitre, ainsi que la moitié des autres frais.

(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 considérée comme définitive.

Article 17

Chacune des Parties Contractantes pourra à tout moment dénoncer le présent accord. L'accord cessera d'être en vigueur un an après la date de réception de la notification de dénonciation par l'autre Partie Contractante, à moins que les deux Parties Contractantes ne conviennent de retirer la notification de dénonciation avant l'expiration de ce délai.

Artikel 18

Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenaustausch nach Artikel 2 Abs. 2 und Artikel 15 Abs. 3 werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung mitgeteilt.

Artikel 19

Dieses Abkommen tritt an die Stelle aller bisherigen Abkommen zwischen den Vertragsstaaten auf dem Gebiet des internationalen Fluglinienverkehrs und hebt diese auf.

Artikel 20

Dieses Abkommen soll ratifiziert werden, die Ratifikationsurkunden sollen baldmöglichst in Brüssel ausgetauscht werden. Es tritt einen Monat nach dem Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

ZU URKUND DESSEN haben die beiderseitigen Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Bonn am 14. April 1956 in doppelter Urschrift in deutscher und französischer Sprache, wobei der Wortlaut beider Sprachen verbindlich ist.

Für die Bundesrepublik Deutschland:
Pour la République Fédérale d'Allemagne:
Hallstein

(VkB1 1957 S. 247)

Article 18

Le présent accord, toutes les modifications qui y seraient apportées et les notes échangées conformément à l'article 2 § 2 et à l'article 15 § 3, seront adressés à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale aux fins d'enregistrement.

Article 19

Le présent accord remplace et abroge tous accords antérieurs conclus entre les Parties Contractantes, relatifs aux transports aériens internationaux.

Article 20

Le présent accord sera ratifié et l'échange des instruments de ratification aura lieu à Bruxelles le plus tôt possible. Il entrera en vigueur un mois après l'échange des instruments de ratification.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires des deux Parties ont signé le présent accord.

FAIT à Bonn, le 14 avril 1956 en double exemplaire, dans les langues allemande et française, les deux textes faisant également foi.

Für das Königreich Belgien:
Pour le Royaume de Belgique:
Bon. de Gruben

Nr. 154 Gesetz zu dem Abkommen vom 12. Juni 1956 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Irland über den Luftverkehr.

Bonn, den 11. Mai 1957
L 1 — 127/27 — 84 Vm/57

Nachstehendes Gesetz zu dem Abkommen vom 12. Juni 1956 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Irland über den Luftverkehr nebst Auszug aus der amtlichen Begründung sowie den Wortlaut des Abkommens gebe ich hiermit bekannt. Das Gesetz ist im Bundesgesetzblatt 1957 Teil II auf Seite 53 verkündet und am 12. April 1957 in Kraft getreten.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Knipfer

Gesetz zu dem Abkommen vom 12. Juni 1956 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Irland über den Luftverkehr.

Vom 4. April 1957.

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

Artikel 1

Dem in Bonn am 12. Juni 1956 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Irland über den Luftverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Artikel 7 des Abkommens findet im Saarland erst vom Ende der Übergangszeit nach Artikel 3 des Vertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik zur Regelung der Saarfrage vom 27. Oktober 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 1587) an Anwendung.

Artikel 3

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

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 19 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet.
Bonn/Badenweiler, den 4. April 1957.

Der Bundespräsident
Theodor Heuss

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers
Blücher

Der Bundesminister für Verkehr
Seeborn

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

Begründung (auszugsweise)

Das Abkommen ist für den deutschen Luftverkehr von besonderer Bedeutung, weil es u. a. die für den Verkehr nach Kanada und den Vereinigten Staaten von Amerika wichtigen Landerechte in dem Flughafen Shannon sichert. Die bereits jetzt der Bundesrepublik zugunsten der Deutschen Lufthansa AG. eingeräumten Überflugs- und Landerechte sind vorläufige Rechte, die von Irland im Vorgriff auf ein späteres Abkommen gewährt wurden.

Die beiderseits eingeräumten Verkehrsrechte sind in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch Notenaustausch vereinbart wurde (s. Art. 2 Abs. 2). Eine Vereinbarung in dieser Form ist gewählt worden, um die Fluglinienrechte jeweils den Verkehrsanforderungen leichter anpassen zu können.

Die deutschen Luftverkehrsunternehmen sind zum Betrieb der folgenden Linien berechtigt:

1. Von Punkten in der Bundesrepublik Deutschland über Amsterdam und/oder Brüssel und/oder Manchester nach Dublin;
2. von Punkten in der Bundesrepublik Deutschland über Zwischenlandepunkte nach Shannon und nach Punkten darüber hinaus.

Die irischen Luftverkehrsunternehmen sind zum Betrieb der folgenden Linien berechtigt:

1. Von Punkten in Irland über Manchester und/oder Brüssel und/oder Amsterdam nach Düsseldorf und/oder Frankfurt;
2. von Punkten in Irland über Manchester und/oder Amsterdam nach Hamburg und darüber hinaus nach Kopenhagen;
3. von Punkten in Irland über Manchester und/oder Brüssel und/oder Amsterdam nach Düsseldorf und/oder Stuttgart und darüber hinaus nach Punkten in der Schweiz und/oder Italien.

.....

**Abkommen zwischen
der Bundesrepublik Deutschland und Irland
über den Luftverkehr**

**Air Transport Agreement
between the Federal Republic of Germany
and Ireland**

Die Bundesrepublik Deutschland
und
Irland

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

Artikel 1

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

- a) „Luftfahrtbehörde“ in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr, in bezug auf Irland den Minister für Industrie und Handel, oder in beiden Fällen jede andere zur Ausübung der diesem Minister obliegenden Aufgaben ermächtigte Person oder Stelle;
- b) „Hoheitsgebiet“ in bezug auf einen Staat das Landgebiet und die daran angrenzenden Hoheitsgewässer, die unter dessen Staatshoheit stehen;
- c) „Benanntes Unternehmen“ ein Luftverkehrsunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei schriftlich als das Unternehmen benannt hat, welches berechtigt sein soll, die nach Artikel 2 Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Fluglinien zu betreiben;
- d) „Fluglinienverkehr“ jeden planmäßigen Luftverkehr, der von Luftfahrzeugen für die öffentliche Beförderung von Fluggästen, Post oder Fracht durchgeführt wird;
- e) „Internationaler Fluglinienverkehr“ einen Luftverkehr, der durch den Luftraum über dem Hoheitsgebiet von mehr als einem Staat erfolgt;
- f) „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ eine Landung zu jedem anderen Zweck als zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Post oder Fracht.

Artikel 2

(1) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs durch die benannten Unternehmen

das Recht des Überflugs,

das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken und

das Recht des Ein- und Ausflugs zur Durchführung von gewerblichem internationalem Verkehr mit Fluggästen, Post oder Fracht an den Punkten in ihrem Hoheitsgebiet, die bei jeder nach Absatz 2 festgelegten Linie aufgeführt sind.

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

(3) Soweit es sich um transatlantischen Fluglinienverkehr des Fluglinienplans handelt, besteht Übereinstimmung darüber, daß deutsche Luftfahrzeuge, gleichgültig ob sie in östlicher oder westlicher Richtung irisches Hoheitsgebiet überfliegen, auf dem Flughafen Shannon landen.

Artikel 3

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

- a) die Vertragspartei, der die Rechte gewährt sind, ein oder mehrere Unternehmen für den Betrieb des Fluglinienverkehrs schriftlich benannt hat und

The Federal Republic of Germany
and
Ireland

DESIRING to make arrangements for the regulation of air transport between and beyond their respective territories,

HAVE AGREED as follows:

Article 1

For the purpose of the present Agreement, unless otherwise stated in the text:

- a) The term „aeronautical authorities“ shall mean in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Minister of Transport, in the case of Ireland, the Minister for Industry and Commerce, or in either case any other person or agency authorized to perform the functions exercised by the said Minister.
- b) The term „territory“ in relation to a state shall mean the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of that state.
- c) The term „designated airline“ shall mean an airline that one contracting party has designated in writing to the other contracting party, as being the airline which will be authorized to operate the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of this Agreement.
- d) The term „air service“ shall mean any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo.
- e) The term „international air service“ shall mean an air service which passes through the air space over the territory of more than one state.
- f) The term „stop for non-traffic purposes“ shall mean a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, mail or cargo.

Article 2

(1) Each contracting party grants to the other contracting party, for the purpose of operating international air services by the designated airlines

the right of transit,

the right of stops for non-traffic purposes,

the right of commercial entry and departure for international traffic in passengers, mail or cargo at the points in its territory named on each of the routes specified in accordance with paragraph (2) of this Article.

(2) The routes over which the designated airlines of the two contracting parties will be authorized to operate will be specified in a Route Schedule mutually to be agreed upon in an exchange of notes.

(3) As regards any transatlantic service which may be included in the Route Schedule it is agreed that German aircraft flying over Irish territory whether bound eastwards or westwards will land at Shannon airport.

Article 3

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

- a) the contracting party to whom these rights are granted has designated in writing an airline or airlines for the operation of the air services; and

b) die Vertragspartei, welche die Rechte gewährt, dem oder den benannten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

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

(3) Jede Vertragspartei kann von einem durch die andere Vertragspartei benannten Unternehmen den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, die Voraussetzungen der Gesetze und Vorschriften zu erfüllen, die von dieser Vertragspartei im allgemeinen und billigerweise auf den internationalen Fluglinienverkehr angewendet werden.

(4) Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, einem von der anderen Vertragspartei benannten Unternehmen die Ausübung der in Artikel 2 gewährten Rechte zu verweigern, wenn das Unternehmen nicht in der Lage ist, den zuständigen Luftfahrtbehörden der erstgenannten Vertragspartei den Nachweis zu erbringen, daß der wesentliche Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften der anderen Vertragspartei oder dieser selbst zustehen.

Artikel 4

(1) Jede Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder einschränken, wenn ein benanntes Unternehmen die Gesetze und 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 wird jede Vertragspartei nur nach einer Konsultation gemäß Artikel 15 Gebrauch machen, es sei denn, daß eine sofortige Einstellung des Betriebes oder sofortige Auflagen zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder Vorschriften erforderlich sind.

(2) Jede Vertragspartei hat das Recht, durch schriftliche Notifizierung an die andere Vertragspartei die Benennung eines Unternehmens rückgängig zu machen, um es durch ein anderes Unternehmen zu ersetzen. Das neu benannte Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Artikel 5

(1) Die Gesetze und Vorschriften einer jeden der beiden Vertragsparteien, die den Einflug von Luftfahrzeugen des internationalen Luftverkehrs in ihr Hoheitsgebiet oder deren Ausflug aus ihrem Hoheitsgebiet oder den Betrieb und Verkehr solcher Luftfahrzeuge innerhalb ihres Hoheitsgebietes betreffen, finden auf Luftfahrzeuge, die von dem oder den benannten Unternehmen der anderen Vertragspartei verwendet werden, Anwendung.

(2) Die Gesetze und Vorschriften einer jeden der beiden Vertragsparteien, welche die Einreise in ihr Hoheitsgebiet oder die Ausreise aus ihrem Hoheitsgebiet von Fluggästen, Besatzungen, Post oder Fracht wie z. B. Vorschriften über Einreise, Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zölle und Quarantäne betreffen, finden auf die Fluggäste, Besatzungen, Post oder Fracht der Luftfahrzeuge des oder der von der anderen Vertragspartei benannten Unternehmen während ihres Aufenthaltes in ihrem Hoheitsgebiet Anwendung.

Artikel 6

Die Gebühren, die von der einen Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge des oder der benannten Unternehmen der anderen Vertragspartei erhoben werden, dürfen für die Benutzung solcher Flughäfen und Einrichtungen nicht höher als für die einheimischen Luftfahrzeuge sein, die in gleichartigem internationalem Fluglinienverkehr eingesetzt sind.

Artikel 7

(1) Die von dem benannten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das

b) the contracting party granting these rights has authorized the designated airline or airlines to inaugurate the air services.

(2) The contracting party granting these rights shall subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article and subject to the understanding of Article 11 immediately give the permission to operate the international air service.

(3) Either contracting party may require an airline designated by the other contracting party to satisfy it that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by it to the operation of international air services.

(4) Each contracting party reserves the right to withhold the exercise of the rights provided for in Article 2 from any airline designated by the other contracting party if it is not able to satisfy the competent aeronautical authorities of the first contracting party that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals or corporations of the other contracting party or in the state itself.

Article 4

(1) Each contracting party may revoke or limit the permission granted under paragraph (2) of Article 3 in the event of failure by a designated airline to comply with the laws and regulations of the contracting party granting the rights or to comply with the provisions of this Agreement or to fulfil the obligations arising therefrom. This shall also apply if the conditions of paragraph (4) of Article 3 are not fulfilled. Each contracting party will exercise this right only after consultation as provided for in Article 15, unless an immediate suspension of operations or the imposition of conditions is necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

(2) Each contracting party shall have the right by written notification to the other contracting party to revoke the designation of an airline in order to replace it by another airline. The newly designated airline shall have the same rights and be subject to the same obligations as the designated airline which it replaces.

Article 5

(1) The laws and regulations of either contracting party relating to the admission into or departure from its territory of aircraft engaged in international air transport, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory shall be applicable to the aircraft of the airline or airlines designated by the other contracting party.

(2) The laws and regulations of either contracting party relating to the admission into or departure from its territory of passengers, crews, mail, or cargo, such as regulations relating to entry, clearance, immigration passports, customs and quarantine, shall be applicable to the passengers, crews, mail, or cargo of the aircraft of the airline or airlines designated by the other contracting party, while within the territory of the first contracting party.

Article 6

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

Article 7

(1) The aircraft operated by the designated airline or airlines of either contracting party entering into, depart-

Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen üblichen Ausrüstungsgegenstände und Ersatzteile bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben.

(2) Ersatzteile und übliche Ausrüstungsgegenstände, die

- a) aus den in Absatz 1 genannten Luftfahrzeugen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei unter Zollüberwachung von Bord gebracht und dort gelagert werden oder
- b) für diese Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden,

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

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

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

(4) Die an Bord der in Absatz 1 genannten Luftfahrzeuge eingebrachten Nahrungs- und Genußmittel, die zur Verpflegung der Fluggäste und Besatzungsmitglieder bestimmt sind, dürfen unter Einhaltung der allgemeinen Zollbestimmungen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben zum alsbaldigen Verbrauch an Bord ausgegeben werden, wenn die Luftfahrzeuge Fluggäste ausschließlich im internationalen Fluglinienverkehr befördern und bei Zwischenlandungen ständig zollamtlich überwacht werden können.

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

Artikel 8

(1) Die von der einen Vertragspartei ausgestellten oder anerkannten Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine der Besatzung eines Luftfahrzeugs werden von der anderen Vertragspartei anerkannt, solange sie in Kraft sind.

(2) Jede der beiden Vertragsparteien behält sich das Recht vor, den Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei oder einem anderen Staat ausgestellt sind, für Flüge über ihrem eigenen Hoheitsgebiet die Anerkennung zu verweigern.

Artikel 9

(1) Den Unternehmen jeder Vertragspartei ist in billiger und gleicher Weise Gelegenheit zu geben, den Be-

ing from, or flying across the territory of the other contracting party, as well as the regular equipment and spare parts on board such aircraft shall be exempt from customs duties and other charges levied on the occasion of import, export, or transit of goods.

(2) Spare parts and articles of regular equipment which

- a) are removed from the aircraft mentioned in paragraph (1) and stored in the territory of the other contracting party under customs supervision, or
- b) are imported for these aircraft into the territory of the other contracting party and stored there under customs supervision

shall be exempt from the charges mentioned in paragraph (1) above, if they either are installed or taken on board the said aircraft under customs supervision, or are exported again otherwise than on board the said aircraft.

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

(3) Fuel and lubricating oils on board the aircraft mentioned in paragraph (1) above and introduced into the territory of the other contracting party may be used on board the aircraft free of customs duties and other charges levied on the occasion of import, export, and transit of goods and this also applies on that part of any flight which takes place between points in the territory of that contracting party. This shall likewise apply to fuel and lubricating oils imported into and stored in the territory of a contracting party under customs supervision for the purpose of supplying aircraft of an airline designated by the other contracting party. Other fuel and lubricating oils taken on by these aircraft under customs supervision within the territory of the contracting party and used in international air services shall not be subject to the aforementioned charges nor to possible special consumption charges imposed on fuel and lubricating oils in the territory of that contracting party.

(4) Articles of food and consumption imported on board the aircraft mentioned in paragraph (1) above and subject to compliance with normal customs regulations, issued for immediate supply to passengers and crew members may be consumed aboard the aircraft free of customs duties and other fees levied on the occasion of import, export, and transit of goods while within the territory of the other contracting party, if such aircraft exclusively transport passengers in international air services, and can be continuously supervised by customs authorities, if intermediate landings are made.

(5) As far as no charges are imposed on goods enumerated in the foregoing paragraphs, they shall not be subject to economic prohibitions and restrictions on import, export, and transit which are otherwise applicable.

Article 8

(1) The certificates of airworthiness, certificates of competency and licences of the crew members of an aircraft issued or rendered valid by one contracting party shall be recognized by the other contracting party for the period of their validity.

(2) Each contracting party reserves the right to refuse to recognize, for the purpose of flights over its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other contracting party or by any other state.

Article 9

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

trieb auf jeder der nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien durchzuführen.

(2) Bei dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien hat ein benanntes Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen eines benannten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht zu nehmen, damit der auf allen oder einem Teil der gleichen Linien betriebene Fluglinienverkehr dieser Unternehmen nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien soll vor allem dazu dienen, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, die das Unternehmen benannt hat. Das Recht dieses Unternehmens, Beförderungen zwischen den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten, in dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, ist im Interesse der geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so auszuüben, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

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

Artikel 10

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

(2) Die Luftfahrtbehörde einer jeden der beiden Vertragsparteien wird der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen übermitteln, die billigerweise zum Zwecke der Nachprüfung des auf den festgelegten Linien von dem oder den benannten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei bereitgestellten Beförderungsangebots gefordert werden können. Diese Unterlagen sollen alle Informationen umfassen, die zur Bestimmung des Umfangs des Verkehrs der Unternehmen auf den festgelegten Linien und der Herkunft und Bestimmung dieses Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 11

(1) Die Tarife, die auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht anzuwenden sind, werden unter Berücksichtigung aller 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, verwendeten Tarife festgesetzt. Bei der Festsetzung soll in nachstehender Weise verfahren werden.

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

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

(2) In the operation of international air services on the routes specified in accordance with paragraph (2) of Article 2 of this Agreement, by the designated airline or airlines of a contracting party, the interests of the designated airline or airlines of the other contracting party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the air services which the latter provide on all or part of the same routes.

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

- a) the traffic demand to and from the territory of the contracting party designating the airline,
- b) the traffic demand existing in the areas through which the airline passes, taking account of local and regional services,
- c) the economic requirements of through airline operation.

Article 10

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

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

Article 11

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

(2) The rates shall if possible be fixed for each route

by agreement between the designated airlines. The designated airlines shall abide by such agreements which can be applied on the basis of the traffic conference procedures in the International Air Transport Association (IATA) or rates shall if possible be agreed upon between the designated airlines concerned in consultation with airlines of third countries which operate over the same routes or parts thereof.

(3) Any rates so agreed upon shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both contracting parties at least thirty days prior to the proposed date of introduction. This period may be reduced in specific cases, if the aeronautical authorities so agree.

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

(5) Kommt zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien eine Vereinbarung nach Absatz 4 nicht zustande, so findet Artikel 16 Anwendung. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, hat die Vertragspartei, die sich mit den Tarifen nicht einverstanden erklärt hat, das Recht, die Aufrechterhaltung der vorher in Kraft befindlichen Tarife zu verlangen.

Artikel 12

Tritt ein von beiden Vertragsparteien angenommenes allgemeines multilaterales Luftverkehrs-Übereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Konsultationen über die Feststellung, inwieweit ein multilaterales Übereinkommen dieses Abkommen aufhebt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 15 dieses Abkommens statt.

Artikel 13

Jedes von einer Vertragspartei benannte Unternehmen darf in den Flughäfen der anderen Vertragspartei und in den Städten der anderen Vertragspartei, in denen es eine eigene Vertretung zu unterhalten beabsichtigt, sein eigenes Personal für seine Geschäfte unterhalten und beschäftigen. Wenn ein benanntes Unternehmen von einer eigenen Organisation in den Flughäfen der anderen Vertragspartei absieht, wird es nach Möglichkeit die in Frage stehenden Arbeiten durch das Personal der Flughäfen oder eines benannten Unternehmens der anderen Vertragspartei ausführen lassen.

Artikel 14

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

Artikel 15

(1) Eine Konsultation zur Erörterung der Auslegung, Anwendung oder Änderung dieses Abkommens oder des Fluglinienplans kann jederzeit von jeder Vertragspartei beantragt werden. Diese Konsultation beginnt innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Eingang des Antrags.

(2) Vereinbarte Änderungen dieses Abkommens treten entsprechend dem in Artikel 19 vorgesehenen Verfahren in Kraft.

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

Artikel 16

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens nicht nach Artikel 14 oder 15 beigelegt werden kann, ist sie auf Antrag einer Vertragspartei einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(2) Dieses Schiedsgericht wird in der Weise gebildet, daß jede Vertragspartei einen Schiedsrichter ernannt und diese Schiedsrichter sich auf einen Angehörigen eines dritten Staates als Vorsitzenden einigen. Werden die Schiedsrichter nicht innerhalb von zwei Monaten ernannt, nachdem eine Vertragspartei ihre Absicht, ein Schiedsgericht anzurufen, bekanntgegeben hat, oder können die Schiedsrichter sich nicht innerhalb eines weiteren Monats auf einen Vorsitzenden einigen, so ist der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu bitten, die notwendigen Ernennungen vorzunehmen. Seine Entscheidung ist für die Vertragsparteien bindend.

(4) If no agreement has been reached between the airlines in accordance with paragraph (2) above or if one of the contracting parties does not agree to the rates submitted for its approval in accordance with paragraph (3) above, the aeronautical authorities of the two contracting parties may fix the rates through joint agreement for those routes or parts thereof for which no agreement was reached.

(5) If no agreement in accordance with paragraph (4) above is reached between the aeronautical authorities of the two contracting parties, the provisions of Article 16 of this Agreement shall apply. Until such time as a decision is given, the contracting party which has expressed disagreement with the rates shall be entitled to request the continuation of the rates previously in effect.

Article 12

If a general multilateral air transport convention accepted by both contracting parties enters into force, the provisions of the multilateral convention shall prevail. Consultations under the provisions of Article 15 may be held to determine the extent to which the present Agreement is amended, supplemented or revoked by the provisions of the multilateral convention.

Article 13

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

Article 14

A frequent exchange of views shall take place between the aeronautical authorities of the two contracting parties in order to achieve close cooperation in all matters pertaining to the application and interpretation of this Agreement.

Article 15

(1) Consultation may be requested at any time by either contracting party for the purpose of discussing the interpretation, application, or amendment of the Agreement or of the Route Schedule. Such consultation shall begin within a period of two months from the date of receipt of the request.

(2) Amendments of this Agreement, on which agreement has been reached, shall come into force in accordance with the procedure provided for in Article 19 of this Agreement.

(3) Amendments of the Route Schedule shall come into force as soon as they have been agreed upon in an exchange of notes in accordance with paragraph (2) of Article 2.

Article 16

(1) In case of any disagreement arising out of the interpretation or application of this Agreement which cannot be settled in accordance with Articles 14 and 15 of this Agreement, such dispute shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of either contracting party.

(2) Such arbitral tribunal shall be composed of one arbitrator to be designated by each contracting party, the chairman to be appointed through their mutual agreement being a national of a third state. If either of the contracting parties fails to designate an arbitrator within two months of the date of delivery by either contracting party of notice requesting arbitration or if the arbitrators cannot reach agreement on the selection of the chairman within another month, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization shall be called upon to make the necessary appointments. His decision shall be binding on both contracting parties.

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

(4) Jede Vertragspartei trägt die Kosten für die Tätigkeit ihres Schiedsrichters sowie die Hälfte der übrigen Kosten.

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

Artikel 17

Eine Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit bei der anderen Vertragspartei kündigen, wenn sie es zu beenden wünscht. Die Kündigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen. Im Falle einer Kündigung läuft dieses Abkommen zwölf Monate nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei ab, sofern sie nicht vor Ablauf der Frist durch Übereinkommen der Vertragsparteien zurückgenommen wird. Wenn eine Empfangsbescheinigung durch die andere Vertragspartei nicht erfolgt, gilt die Kündigung als vierzehn Tage nach Empfang durch die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation eingegangen.

Artikel 18

Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenwechsel nach Artikel 2 Absatz 2 und Artikel 15 Absatz 3 werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung notifiziert.

Artikel 19

Dieses Abkommen bedarf der Ratifizierung. Die Ratifikationsurkunden werden sobald wie möglich in Dublin ausgetauscht. Es tritt einen Monat nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten Bevollmächtigten dieses Abkommen unterschrieben.

GESCHEHEN zu Bonn am 12. Juni 1956 in zwei Urschriften, jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

(3) In the event of failure to reach a settlement by negotiation, the arbitral tribunal shall reach its decisions by majority vote. If not agreed otherwise by the contracting parties, the procedure shall be determined by the arbitral tribunal itself; it shall also determine its location.

(4) Each contracting party shall bear the expenses of its arbitrator as well as one half of the remaining expenses.

(5) The contracting parties undertake to put into effect every interim ruling during the proceedings as well as the decision, such decision to be final in every case.

Article 17

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

Article 18

This Agreement, any amendments and any exchange of notes in accordance with paragraph (2) of Article 2 and paragraph (3) of Article 15 of this Agreement shall be notified to the International Civil Aviation Organization for registration.

Article 19

This Agreement shall be ratified. The instruments of ratification shall be exchanged as soon as possible in Dublin. This Agreement shall come into force one month after the exchange of the instruments of ratification.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned plenipotentiaries have signed the present Agreement.

DONE at Bonn this 12th day of June 1956 in duplicate in the German and English languages, both texts being equally authentic.

Für die
Bundesrepublik Deutschland:

For the
Federal Republic of Germany:
von Brentano

Für Irland:

For Ireland:

T. J. Kiernan

(VkB1 1957 S. 253)

Straßenbau

Nr. 155 Widmung und Abstufung der Ortsdurchfahrt der Bundesstraße 6 in Bremerhaven (Teilstrecke Ludwigstraße bis Langestraße)

Bremen, den 12. April 1957
Tgb.-Nr. 145 B 6

Die in der Stadtgemeinde Bremerhaven ausgebaute Stresemannstraße erhält mit Wirkung vom 1. 11. 1957 die Eigenschaft einer Bundesstraße (§ 2 des Bundesfernstraßengesetzes) und wird Bestandteil der Bundesstraße 6. Die gewidmete Strecke beginnt bei der Straßeneinmündung der Ludwigstraße in die Stresemannstraße und endet bei der Einmündung der Stresemannstraße in die Langener Landstraße.

Der bisherige Straßenzug Ludwigstraße, Fährstraße, Bürgermeister Smidtstraße, Lloydstraße, Hafenstraße, Langestraße bzw. Nordstraße der Bundesstraße 6 als Ortsdurchfahrt mit den gleichen Begrenzungspunkten wie vor beschrieben, verliert mit Ablauf des 31. 10. 1957 die Eigenschaft einer Bundesstraße. Baulastträger verbleibt die Stadtgemeinde Bremerhaven, der die Strecke als Gemeindestraße überlassen wird.

Gegen diese Widmung und Abstufung kann Einspruch an den Herrn Senator für das Bauwesen — Straßenbaudirektion — Bremen, innerhalb von 14 Tagen nach Bekanntmachung erhoben werden.

Der Senator für das Bauwesen
— Straßenbaudirektion —
Im Auftrag
Kurp
Oberbaurat.

(VkB1 1957 S. 259)

Nr. 156 Sperrungen auf Bundesstraßen

Bonn, den 14. Mai 1957
StB 4 — Bas — 186 Vms 57

I. Der Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen in Düsseldorf teilt mit:

1. Die Bundesstraße 1 (Ruhrschnellweg) zwischen Dortmund und Essen ist in der Ortslage Bochum wegen Ausbauarbeiten für den Gesamtverkehr bis voraussichtlich 15. Mai 1958 gesperrt.

Umleitung: a) In Richtung Dortmund — Essen über Gahlensche Straße — von der Recke Straße,

b) in Richtung Essen — Dortmund über von der Recke Straße — Dorstener Straße.

2. Die Bundesstraße 1 zwischen Neuß und Jülich ist von Abzw. LIO bei Kapellen bis Grevenbroich wegen Bauarbeiten für den Gesamtverkehr bis 20. Juni 1957 gesperrt.

Umleitung: a) Für Fahrzeuge über 10 t Gesamtgewicht über die Bundesstraßen 9a, 7 und 59 Neuß — Neersbroich — M.-Gladbach — Elften — B 1 (Mehrlänge 36,6 km),

b) für Fahrzeuge unter 10 t Gesamtgewicht in Richtung Jülich — Neuß über LIO Grevenbroich — Wevelinghoven — Kapellen — B 1 (Mehrlänge 4,1 km),

c) Für Fahrzeuge unter 10 t Gesamtgewicht in Richtung Neuß — Jülich über LIO Scherfhausen — Bedburdyck — Grevenbroich (Mehrlänge 5,4 km).

3. Die Sperrung auf der Bundesstraße 7 zwischen Breyell und Kaldenkirchen ist nach Beendigung der Bauarbeiten aufgehoben worden.

4. Die Bundesstraße 59 zwischen Köln und Rommerskirchen ist wegen Ausbauarbeiten von Köln/Bocklemünd bis Pulheim für den Gesamtverkehr und von Pulheim bis Rommerskirchen für den Lkw- und Omnibusverkehr bis 1. Dezember 1957 gesperrt.

Umleitung: a) In Richtung Köln — Rommerskirchen für den Gesamtverkehr über LIO Esch — Pesch — Pulheim (Mehrlänge 4,4 km),

b) in Richtung Rommerskirchen — Köln für den Pkw-Verkehr über LIO Pulheim — Brauweiler — Lövenich — B 55 bis Köln (Mehrlänge 5,0 km),

c) für den Lkw- und Omnibusverkehr über LIO Rommerskirchen — Bergheim und B 55 Bergheim — Köln (Mehrlänge 11,2 km).

5. Die Bundesstraße 62 zwischen Siegen und Erndtbrück ist in der Ortslage Weidenau wegen Kanalisation der Siegstraße für den Gesamtverkehr (der jeweils im Bau befindlichen Teilstrecke) bis 15. August 1957 gesperrt.

Umleitung über Stadtstraßen in Weidenau.

6. Die Bundesstraße 258 Schleiden—Blankenheim ist von Milzenhäuschen bis Blankenheim wegen Ausbauarbeiten in der Ortslage Blankenheimerdorf für den Gesamtverkehr bis 15. August 1957 gesperrt.

Umleitung über LIO Milzenhäuschen—Schmidtheim — B 51 bis Blankenheim (Mehrlänge 6,2 km).

II. Die Landesregierung Rheinland-Pfalz — Ministerium für Wirtschaft und Verkehr — in Mainz teilt mit:

1. Die Bundesstraße 48 zwischen Lohnsfeld und Rockenhausen ist von Lohnsfeld bis Winnweiler wegen Bauarbeiten für den Gesamtverkehr bis 19. Juli 1957 gesperrt.

Umleitung über B 40 Lohnsfeld—Langmeil und LIO Langmeil—Alsenbrück—B 48 (Mehrlänge 2,0 km).

2. Die Bundesstraßen 49 Trier—Wittlich und 51 Saarburg—Bitburg sind in Trier wegen Verstärkung der Römerbrücke bis voraussichtlich 1. November 1957 gesperrt.

Von dieser Sperrung sind ausgenommen: Fußgänger, Radfahrer, Handkarren und Obusse.

Umleitung über Kaiser-Wilhelm-Brücke in Trier (Mehrlänge 4,0 km).

III. Das Hessische Landesamt für Straßenbau in Wiesbaden teilt mit:

1. Die Bundesstraße 40 zwischen Frankfurt (M) und Gelnhausen ist von Hanau bis Langenselbold wegen Brückenbauarbeiten für den Lkw-Verkehr über 3,5 t Gesamtgewicht bis voraussichtlich 15. Juni 1957 gesperrt. Anschließend ist eine weitere Sperrung auf dieser Strecke wegen Deckenerneuerungsarbeiten für ca. 3 Wochen für den Gesamtverkehr vorgesehen.

Umleitung über LIO Hanau—Wolfgang—Neuenhaßlau—Meerholz—Gelnhausen (Mehrlänge 4,0 km).

2. Die Bundesstraße 254 zwischen Wabern und Alsfeld ist von Homberg bis Frielendorf wegen Bauarbeiten für den gesamten Durchgangsverkehr bis 20. August 1957 gesperrt.

Umleitung: a) in Richtung Wabern — Frielendorf über LIO Wabern—Uttershausen—Lendorf—Allendorf,

b) in Richtung BAB Homberg (Efze) — Frielendorf über Homberg—Hebel—Lendorf—Allendorf (Mehrlänge 8,0 km).

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag

Dr.-Ing. Kunde

(VkB1 1957 S. 260)

- e) Frachten für Normalgüter der Güterklassen I — VI — ausgenommen Getreide und Importkohle — von Hamburg nach Plätzen an den westdeutschen Kanälen, dem Rhein, Main und Neckar (Änderung der Bestimmungen für die Berechnung der Stauverlust-, Leichtgut-, Längen- und Geruchszuschläge),
- f) Frachten für Getreide von Hamburg nach Plätzen am Mittellandkanal bis Hannover (Änderung der Bestimmungen für die Berechnung der Stauverlust- und Leichtgutzuschläge),
- g) Frachten für Getreide von Hamburg nach Plätzen an den westdeutschen Kanälen westlich Hannover, dem Rhein, Main und Neckar (Änderung der Bestimmungen für die Berechnung der Stauverlust- und Leichtgutzuschläge);

II. die vom Bezirksausschuß Unterelbe des Frachtenausschusses Hamburg — FD Nr. 5/57 — beschlossenen

Frachtzuschläge und Bestimmungen für Transporte aus dem Bereich des Bezirksausschusses Unterelbe (Ergänzung der Bestimmungen);

III. die vom Bezirksausschuß Unterweser des Frachtenausschusses Bremen — FC Nr. 7/57 — beschlossenen

Frachten für Getreide von Bremen/Unterweserhäfen nach Fallersleben;

IV. die vom Frachtausschuß Berlin — FG Nr. 2/57 — beschlossenen

Frachtzuschläge bei Inanspruchnahme von Schiffsmannschaften außerhalb der gesetzlichen Normalarbeitszeit

(Ergänzung der Bestimmungen für die Berechnung der Frachtzuschläge).

(2) Der Wortlaut der Beschlüsse ist im FTB-Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt — wie folgt veröffentlicht*):

Zu Absatz 1 Ziffer III im FTB Nr. 15 vom 13. April 1957, zu Absatz 1 Ziffer I, II und IV im FTB Nr. 18 vom 4. Mai 1957.

§ 2

Wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen diese Verordnung verstößt, begeht eine Zuwiderhandlung im Sinne des § 1 Nr. 9 des Wirtschaftsstrafgesetzes 1954 vom 9. Juli 1954 (Bundesgesetzbl. 1 S. 175) in der Fassung des Gesetzes vom 19. Dezember 1956 (Bundesgesetzbl. I S. 924).

§ 3

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 44 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr auch im Land Berlin.

§ 4

(1) Die in § 1 genannten Entgelte treten in Kraft:

Zu Absatz 1 Ziffer I Buchstabe a) mit Wirkung vom 1. Februar 1957,

zu Absatz 1 Ziffer I Buchstabe b) bis g) und Ziffer II mit Wirkung vom 15. April 1957,

zu Absatz 1 Ziffer III mit Wirkung vom 1. April 1957,

zu Absatz 1 Ziffer IV mit Wirkung vom 5. Mai 1957.

(2) Die Strafbestimmung tritt am Tage nach der Verkündung dieser Verordnung in Kraft.

(3) Die vom Frachtausschuß Hamburg beschlossenen, durch nachstehende Verordnung rechtsverbindlich festgesetzten Entgelte für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt treten außer Kraft:

1. Mit Wirkung vom 1. Februar 1957:

Frachten für Kohle von Hamburg nach Alt-Garge — FTB Reg. Nr. D 402/3 —,

2. mit Wirkung vom 15. April 1957:

a) Frachten im Schleppkahnverkehr von Hamburg nach Berlin und Zwischenplätzen — FTB Reg. Nr. D 812/2 —,

b) Frachten im Schleppkahnverkehr von Hamburg nach Berlin und Zwischenplätzen (Kleinwasserszuschlag) — FTB Reg. Nr. 812/9 —, (§ 1 Absatz 1 Ziffer III Nr. 15, 33 und 42 der Verordnung FD Nr. 8/55 vom 23. November 1955 — Bundesanzeiger Nr. 230 vom 29. November 1955 —).

Bonn, den 4. Mai 1957

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung des Staatssekretärs
Dr. Schiller

(VkB1 1957 S. 241)

Nr. 148 **Bekanntmachung für die Rheinschifffahrt über das Schleppen der Fahrgastschiffe**

Auf Grund des § 102 Nr. 3 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung vom 24. Dezember 1954 — RheinSchPVO — (Bundesgesetzbl. II S. 1411) wird angeordnet:

§ 1

Fahrgastschiffe, die Fahrgäste an Bord haben, dürfen nicht längsseits gekuppelt fahren; sie dürfen weder schleppen noch geschleppt werden, es sei denn, daß dies zum Abschleppen eines beschädigten Fahrzeugs erforderlich ist. Jedoch dürfen Fahrzeuge, die gleichzeitig Fahrgäste und Güter befördern, einen vorübergehenden Vorspann nehmen.

§ 2

Diese Anordnung tritt am 1. Juli 1957 in Kraft und am 1. Juli 1959 außer Kraft.

Duisburg, den 26. April 1957

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Duisburg
Knieß.

Mainz, den 26. April 1957

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Mainz
In Vertretung
Schoppe.

Freiburg, den 26. April 1957

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Freiburg
Schneider.

(VkB1 1957 S. 242)

Nr. 149

Tarif für die Erhebung von Hafenabgaben im landeseigenen Hafen Geesthacht.

Hamburg, den 6. Mai 1957
B 261/0—425/57

Am 23. März 1957 ist der vom Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein festgesetzte Tarif für die Erhebung von Hafenabgaben im landeseigenen Hafen Geesthacht vom 28. Februar 1957 nach Verkündung im Amtsblatt für Schleswig-Holstein Nr. 12/1957, Seite 113—115, in Kraft getreten.

Der Wortlaut des Tarifs ist außerdem im FTB — Frachten- und Tarifanzeiger der Binnenschifffahrt — Nr. 19 vom 11. Mai 1957 veröffentlicht worden.*)

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Hamburg
M. Krause

(VkB1 1957 S. 242)