

22

22. marz

AUGLÝSING

um loftferðasamning milli Íslands og Sambandslýðveldisins Þýskalands.

Hinn 12. ágúst 1959 var undirritaður í Bonn loftferðasamningur milli Íslands og Sambandslýðveldisins Þýskalands.

Skipzt var á fullgildingarskjólum hinn 5. desember 1960 og gekk samningurinn í gildi einum mánuði síðar, eða 5. janúar 1961.

Þetta er hér með gert almenningi kunnugt.

Utarríkisráðuneytið, 22. marz 1961.

Guðm. Í. Guðmundsson.

Agnar Kl. Jónsson.

Fylgiskjal.

LÝÐVELDIÐ ÍSLAND

og

SAMBANDSLÝÐVELDIÐ ÞÝSKALAND

sem telja æskilegt að gera með sér samning um loftferðir milli landssvæða sinna og stöðva þar fyrir handan hafa orðið ásátt um eftirfarandi:

1. gr.

1) Í samningi þessum hafa eftirtalin orð þá merkingu er nú skal greina nema annað sé tekið fram í samningnum.

- a) Hugtakið „flugmálayfirvöld“ merkir, að því er Ísland snertir, flugmálaráðherra, og að því er Sambandslýðveldið Þýskaland snertir, samgöngumálaráðherra Sambandslýðveldisins, eða, að því er báða aðila snertir, hvern þann aðila eða stofnun, sem hafa umboð til framkvæmda;
- b) Hugtakið „tilnefnt félag“ merkir flugfélag, sem annað samningsríkið tilkynnir hinu samningsríkinu skriflega, í samræmi við 3. gr. þessa samnings, að sé flugfélag það sem eigi að annast millilandaflug á leiðum samkvæmt 2. lið 2. gr. samnings þessa.

2) Hugtökin „landssvæði“, „flugrekstur“, „millilandaflug“ og „viðkoma án flutningsréttinda“ skulu, að því er samning þennan varðar, hafa sömu merkingu og tekið er fram í 2. og 96. gr. í alþjóðasamningum um flugmál frá 7. desember 1944.

DIE REPUBLIK ISLAND

und

DIE BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND

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

Artikel 1

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

- a) „Luftfahrtbehörde“, in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland den Bundesminister für Verkehr, in bezug auf die Republik Island den Luftfahrtminister oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;
- b) „Bezeichnetes Unternehmen“ ein Luftverkehrsunternehmen, das ein Vertragsstaat dem anderen Vertragsstaat nach Artikel 3 schriftlich als das Unternehmen benannt hat, das den internationalen Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Fluglinien betreiben soll.

2) Die Begriffe „Hoheitsgebiet“, „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“ und „Landing 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.

2. gr.

1) Hvort samningsríki um sig heimilar hinu samningsríkinu að veita tilnefndum flugfélögum í millilandaflugi,

réttindi til flugs yfir landssvæði þess á flugleiðum samkvæmt 2. lið þessarar greinar án viðkomu;

réttindi til viðkomu á landssvæði þess án flutningsréttinda;

réttindi til þess í atvinnuskyni að taka og skila farþegum, pósti og/eða farni á stöðvum þeim innan landssvæðis þess, sem greindar eru í flugleiðum samkvæmt 2. lið þessarar greinar.

2) Flugleiðir, sem heimilar eru tilnefndum flugfélögum hinna tveggja samningsríkja í millilandaflugi, skulu tilgreindar í flugáætlun, sem samið verður um með erindaskiptum.

3. gr.

1) Millilandaflug á flugleiðum samkvæmt 2. lið 2. gr. þessa samnings má hefja hvenær sem er, að því tilskyldu,

a) að samningsríki það, sem öðlast hefur þann rétt sem 1. liður 2. gr. veitir, hefur tilkynnt skriflega flugfélag eða félög, og

b) að samningsríki það sem réttindi þessi veitir, hefur leyft hinu tilnefnda flugfélagi eða félögum að hefja flugrekstur.

2) Samningsríki það, sem réttindi þessi veitir skal, enda sé fullnægt ákvæðum 3. og 4. liða þessarar greinar, og í samræmi við þann skilning sem fram kemur í 9. gr. þessa samnings, veita tafarlaust leyfi til millilandaflugs.

3) Hvort samningsríki getur krafizt þess af tilnefndu flugfélagi hins samningsríkisins, að það sýni fram á að það sé fært um að fullnægja þeim kröfum, sem gerðar eru í lögum og reglugerðum

Artikel 2

22

22. marz

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

das Recht, sein Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen,

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

das Recht, an den Punkten in seinem Hoheitsgebiet, die in den festgelegten Linien aufgeführt sind, zu landen, um Fluggäste, Post und/oder Fracht gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

2) Die Linien, auf welchen die bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsstaaten den internationalen Fluglinienverkehr zu betreiben berechtigt sind, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch Notenwechsel zu vereinbaren ist.

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 Vertragstaat, dem die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Rechte gewährt sind, ein oder mehrere Unternehmen schriftlich bezeichnet hat, und

b) der Vertragstaat, der die Rechte gewährt, dem oder den bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

2) Der Vertragstaat, der die Rechte gewährt, wird vorbehaltlich der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 und vorbehaltlich der Verständigung nach Artikel 9 die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs unverzüglich erteilen.

3) Jeder Vertragstaat kann von einem bezeichneten Unternehmen des anderen Vertragsstaates den Nachweis verlangen, dass es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die durch die Gesetze und

22 fyrrnefnds ríkis um rekstur millilanda-
22. marz flugs.

4) Hvoru samningsríkinu um sig er heimilt að taka aftur þau réttindi, sem gert er ráð fyrir í 2. gr. þessa samnings, og veitt hafa verið tilnefndu flugfélagi hins ríkisins, ef félagið getur ekki fært nægar sönnur að því, eftir að þess hefur verið farið á leit, að verulegur eignarhluti í því og raunveruleg stjórn þess sé í höndum ríkisborgara eða fyrirtækja hins samningsríkisins eða innan ríkisins sjálfs.

4. gr.

1) Hvort samningsríki um sig má afturkalla eða takmarka með hvers konar skilyrðum leyfi það, sem það hefur veitt samkvæmt 2. lið 3. gr., ef tilnefnt flugfélag fullnægir ekki ákvæðum laga og reglugerða þess samningsríkisins, sem veitt hefur réttindin, eða brýtur ákvæði þessa samnings eða fullnægir ekki þeim skuldbindingum, sem af honum leiða. Hið sama gildir ef sönnun skortir samkvæmt 4. lið 3. gr. Eigi skal þó samningsríki heimilt að notfæra sér slík réttindi nema að undangnum viðræðum samkvæmt 13. gr., nema svo standi á, að fyrirvaralaust kann við frekari starfsemi eða skilyrði sem sett eru, séu nauðsynleg til að forðast frekari brot á lögum og reglugerðum.

2) Hvoru samningsríkinu um sig er heimilt að tilnefna annað flugfélag í stað þess, sem áður var tilnefnt, enda sé það gert með skriflegri tilkynningu til hins samningsríkisins. Nýtur hið nýja félag sömu réttinda og ber sömu skyldur og hið fyrri.

5. gr.

Gjöld þau, er annað samningsríkið gerir tilnefndum loftförum hins samningsríkisins að greiða fyrir afnot flugvalla og annarar þjónustu vegna loftferða, skulu eigi vera hærri en það gerir innlendum

Vorschriften des erstgenannten Staates für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs vorgeschrieben sind.

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

Artikel 4

1) Jeder Vertragstaat kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze und Vorschriften des die Rechte gewährenden Vertragstaates 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 Vertragstaat nur nach einer Konsultation nach Artikel 13 Gebrauch machen, es sei denn, dass zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebes oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

2) Jeder Vertragstaat hat das Recht, durch schriftliche Mitteilung an den anderen Vertragstaat ein bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes zu ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Artikel 5

Die Gebühren, die in jedem Vertragstaat für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens des anderen Vertragstaates

loftförum, sem notuð eru í slíku milli-landaðflugi, að greiða.

6. gr.

1) Hvort samningsríki um sig veitir tilnefndu félagi hins samningsríkisins ívilnun frá gjöldum af loftförum, sem eingöngu eru notuð til áætlunarflugs milli landa sem hér segir:

1. Loftför þau, er tilnefnt flugfélag annars samningsríkisins notar til aðflugs til landssvæðis hins samningsríkisins, brottflugs þaðan eða flugferða um, svo og venjulegur útbúnaður og varahlutir, sem eru í loftförum þessum, skulu undanþegin tollum og öðrum gjöldum, sem lögð eru á vörur vegna innflutnings, útflutnings eða umflutnings.
2. Varahlutir og annar útbúnaður, sem í hóflegu magni
 - a) tekinn er úr loftförum þeim sem um ræðir í 1. lið hér að framan eða á annan hátt lagður á land til geymslu undir tolleftirliti í landi hins samningsríkisins, eða
 - b) fluttur er inn í hitt samningsríkið og geymdur þar undir tolleftirliti handa slíkum loftförum, skal undanþeginn gjöldum þeim, er í 1. lið hér að framan greinir, ef honum er annað hvort komið fyrir eða á annan hátt tekinn um borð í loftfarið undir tolleftirliti eða á annan hátt fluttur aftur út af landssvæði hins samningsríkisins.

Sama undanþága frá gjöldum nær einnig til varahluta og annars útbúnaðar, sem fluttur er úr tilsvarendi geymslu annarra flugfélaga og komið fyrir í eða á annan hátt tekinn um borð í nefnd loftför undir tolleftirliti.

erhoben werden, dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die für inländische Luftfahrzeuge in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

22
22. marz

Artikel 6

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

1. Die von einem bezeichneten Unternehmen des einen Vertragsstaates verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates einfliegen und aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschliesslich der an Bord befindlichen üblichen Ausrüstungsgegenstände und Ersatzteile bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben.
2. Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände, die in angemessenen Mengen
 - a) aus den in Nummer 1 genannten Luftfahrzeugen im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung ausgebaut oder sonst von Bord gebracht und dort gelagert werden, oder
 - b) für diese Luftfahrzeuge in das Gebiet des anderen Vertragsstaates unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden, bleiben frei von den in Nummer 1 bezeichneten Abgaben, wenn sie unter Zollüberwachung in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden oder aus dem Gebiet dieses Vertragsstaates auf andere Weise wieder ausgeführt werden.

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

- 22. marz** 3. Rekstursnauðsynjar flugfara sem fluttar eru til landssvæðis hins samningsríkisins um borð í loftförum þeim, sem í 1. lið greinir skulu undanþegnar tollum og öðrum gjöldum, sem lögð eru á vörur vegna innflutnings, útflutnings og umflutnings, ef þær eru notaðar í flugvélinni, og gildir þetta einnig um sérhvert flug milli staða innan landssvæðis þess samningsríkis. Rekstursnauðsynjar flugfara, sem með tolleftirlit er tekið í flugför tilnefnds flugfélags í landi hins samningsaðilans, og sem notað er í millilandaflugi flugfélagsins, njóta, hvað varðar tolla, eða önnur gjöld, sem innheimt eru við innflutning, útflutning eða umflutning þessara nauðsynja, svo og hvað varðar sérstök neytlugjöld, sömu kjara, og þeirra, sem gilda fyrir innlend flugfélög, eða flugfélag þeirra ríkja, er njóta beztu kjara. Ef samningsríki, sem fylgir þessari megin reglu, hvað varðar ofangreindar vörur, og við ofangreind skilyrði, losar ekki hinn samningsaðilann undan innflutningsgjöldum eða sérstökum neytlugjöldum, hefur einnig hitt ríkið rétt til að krefjast innflutningsgjalda eða sérstakra neytlugjalda, af þeim rekstursnauðsynjum, sem flugför tilnefnds flugfélags hins aðilans taka í landi hans.
4. Matarföng og neytluvörur, sem að eru flutt í loftförum þeim er greinir í 1. lið og ætluð eru farþegum og áhöfn, skulu á landssvæði hins samningsríkisins undanþegin öllum tollum og öðrum gjöldum á vörum, sem annars er krafizt vegna innflutnings, útflutnings og umflutnings, að því er tekur til tafarlausrar neytlu um borð í farinu, enda sé það undir stöðugu toll-
eftirliti, ef millilending á sér stað.
3. Luftfahrtbetriebsstoffe, die an Bord der in Nummer 1 genannten Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates eingebracht werden, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben, wenn sie an Bord dieser Luftfahrzeuge verbraucht werden, und zwar auch auf dem Teil der Flüge, der zwischen Orten im Hoheitsgebiet dieses Vertragsstaates stattfindet. Für Luftfahrtbetriebsstoffe, die unter Zollüberwachung im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates an Bord von Luftfahrzeugen eines bezeichneten Unternehmens genommen werden und im internationalen Fluglinienverkehr Verwendung finden, wird hinsichtlich der Zölle, der sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von diesen Waren erhobenen Abgaben sowie hinsichtlich besonderer Verbrauchsabgaben die gleiche Behandlung gewährt, die ein inländisches Luftfahrtunternehmen oder ein Luftfahrtunternehmen einer meistbegünstigten Nation genießt. Sollte ein Vertragsstaat in Anwendung dieses Grundsatzes für die genannten Waren unter den genannten Voraussetzungen keine Befreiung von den Eingangsabgaben oder von besonderen Verbrauchsabgaben gewähren, hat auch der andere Staat das Recht, für die in seinem Hoheitsgebiet an Bord von Luftfahrzeugen eines bezeichneten Unternehmens des anderen Vertragsstaates genommenen Luftfahrtbetriebsstoffe Eingangsabgaben oder besondere Verbrauchsabgaben zu erheben.
4. Die an Bord der in Nummer 1 genannten Luftfahrzeuge eingebrachten Nahrungs- und Genussmittel, die zum Verbrauch durch die Fluggäste und Besatzungsmitglieder bestimmt sind, dürfen im Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben zum alsbaldigen Verbrauch an Bord ausgegeben werden, soweit die

2) Að svo miklu leyti, sem vörur þær, sem getur í 1. lið, eru undanþegnar gjöldum, eru þær einnig undanþegnar hvers konar viðskiptabönnum og hömlum á innflutningi, útflutningi og umflutningi sem annars væru gildandi.

7. gr.

1) Tilnefnd félög hvors samningsaðila um sig skulu hafa sanngjarna og jafna aðstöðu til flugreksturs sem gert er ráð fyrir í 2. lið 2. gr. samnings þessa.

2) Í rekstri áætlunarflugs þess milli landa, sem gert er ráð fyrir í 2. lið 2. gr. samnings þessa, skal tilnefnt félag samningsríkis taka tillit til hagsmuna tilnefnds félags hins samningsríkisins, þannig að eigi sé óhæfilega íþyngt þeirri þjónustu, sem slík félög bjóða á sömu leiðum eða á hluta þeirra.

3) Við rekstur áætlunarflugs milli landa, sem gert er ráð fyrir á flugleiðum samkvæmt 2. lið 2. gr. samnings þessa, skal fyrst og fremst miðað við það að nægileg flutningsgeta sé fyrir hendi til þess að annast fyrirsjáanlega flutningsþörf til og frá landssvæði samningsríkis þess, er tilnefnt hefur félagið. Rétti slíkra félaga til flutninga milli þeirra staða, á flugleið samkvæmt 2. lið 2. gr. samnings þessa og eru á landssvæði hins samningsríkisins, og þriðja ríkis, skal beitt í þeim tilgangi að efla reglubundna þróun loftflutninga landa í milli, og skal þá gert ráð fyrir því að flutningsgeta sé miðuð við:

- a) flutningsþörf til og frá landssvæði samningsríkis þess, er tilnefnt hefur flugfélagið,
- b) flutningsþörf landssvæðis þess, sem um er flogið, og skal þá tillit tekið til áætlunarflugs á þeim stað og í því héraði, og

Luftfahrzeuge bei Zwischenlandungen 22
ständig zollamtlich überwacht werden 22. marz
können.

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

Artikel 7

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

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

3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien soll vor allem dazu dienen, ein Beförderungsangebot bereit zu stellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet des Vertragsstaates entspricht, der das Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieses Unternehmens, Beförderungen zwischen den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten, im anderen Vertragsstaat gelegenen Punkten einer Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, ist im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so auszuüben, dass das Beförderungsangebot angepasst ist.

- a) an die Nachfrage nach Verkehrsmöglichkeiten von und nach dem Hoheitsgebiet des Vertragsstaates, der das Unternehmen bezeichnet hat,
- b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung der örtlichen und regionalen Linien,

22 c) þörf fyrir hagkvæmum reksturs-
22. marz grundvelli langleiðaflugs.

c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebes der Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

8. gr.

1) Hin tilnefndu flugfélög skulu í síðasta lagi mánuði áður en flugrekstur hefst á leiðum þeim, sem gert er ráð fyrir í 2. lið 2. gr. samnings þessa, skýra flugmálastjórnnum beggja samningsríkja frá eðli rekstrar, flugvélategundum, sem ætlunin er að nota og flugáætlunum. Sama gildir um síðari breytingar.

2) Sé þess óskað, er flugmálastjórnnum samningsríkjanna skylt að láta hvor annarri í té allar venjulegar tölulegar og aðrar skýrslur um tilnefnd félög að svo miklu leyti, sem með sanngirni er hægt að krefjast þeirra við endurskoðun flutningsgetu sérhvers flugfélags tilnefndu af hinu samningsríkinu, á þeim flugleiðum sem gert er ráð fyrir í 2. lið 2. gr. samnings þessa. Þessar skýrslur skulu hafa að geyma allar þær upplýsingar sem nauðsynlegar eru til þess að ákveða magn það, sem flutt er, hvaðan slíkur flutningur kemur og hvert hann er fluttur.

9. gr.

1) Ákveða skal gjöld fyrir farþega og farm, á flugleiðum þeim, sem gert er ráð fyrir í 2. lið 2. gr. samnings þessa, með tilliti til allra aðstæðna, svo sem rekstrar-kostnaðar, hæfilegs ágóða, sérstakra aðstæðna á hinum ýmsu leiðum, svo og gjaldskráa annarra flugfélaga, sem flugþjónustu reka á sömu leiðum eða hluta þeirra. Við ákvörðun gjaldanna, skulu höfð í huga þau ákvæði þessarar greinar er á eftir fara.

2) Gjöldin á hverri flugleið skulu ákveðin með samningum milli hinna tilnefndu flugfélaga, ef því verður við komið. Skulu hin tilnefndu flugfélög í þessu efni laga sig eftir þeirri aðferð, sem alþjóðalofthlutningasambandið (IATA) notar við að ákveða gjaldskrá, eða, ef því verður við komið, semja beint um gjöldin sín

Artikel 8

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

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

Artikel 9

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

2) Die Tarife werden, wenn möglich, für jede Linie durch Vereinbarung der beteiligten bezeichneten Unternehmen festgesetzt. Hierbei sollen sich die bezeichneten Unternehmen nach den Beschlüssen richten, die auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) angewendet

á milli, eftir að leitað hefur verið álits flugfélaga annarra ríkja, sem flutning stunda á sömu leiðum eða hluta þeirra.

3) Gjaldskrár þær, sem á þennan hátt hefur verið samið um, skulu lagðar fyrir flugmálastjórnir beggja samningsríkjanna til samþykktar eigi síðar en mánuði áður en áætlað er að þær komi til framkvæmda. Styttu má þennan frest, ef sérstaklega stendur á og flugmálastjórnirnar fallast á það.

4) Nú koma tilnefnd flugfélög sér eigi saman, svo sem ráð er fyrir gert í 2. lið þessarar greinar, eða ef annað samningsríkjanna vill eigi viðurkenna gjaldskrá, sem fram hefur verið lögð til samþykkis þess samkvæmt 3. lið, og skulu þá flugmálastjórnir beggja samningsríkjanna ákveða gjaldskrá með gagnkvæmu samkomulagi fyrir leiðir þær eða hluta þeirra, sem samningur hefur eigi náðst um.

5) Nú næst eigi samkomulag milli flugmálastjórna beggja samningsríkja samkvæmt ákvæðum 4. liðs þessarar greinar og skal þá fara eftir ákvæðum 14. gr. samnings þessa. Á meðan beðið er eftir úrskurði gerðardóms, getur samningsríki það, er eigi var samþykkt gjöldunum krafizt þess, að hitt ríkið haldi áfram að miða við sömu gjöld og áður giltu.

10. gr.

Nú gengur í gildi alþjóðalofthlutninga-samningur, sem samþykktur hefur verið af báðum samningsríkjunum, og skulu þá ákvæði þess samnings hafa gildi umfram ákvæði þessa samnings, ef á milli ber. Ef viðræður fara fram til þess að ákvarða að hve miklu leyti ákvæði alþjóðasamnings afnemi, breyti eða bæti við þennan samning, skulu þær fara fram samkvæmt ákvæðum 13. gr.

11. gr.

Hverju því félagi, sem annaðhvort samningsríkjanna hefur tilnefnt, skal

werden können, oder die bezeichneten 22
Unternehmen sollen sich nach einer Bera- 22. marz
tung mit den Luftverkehrsunternehmen
dritter Staaten, welche die gleiche Linie
ganz oder teilweise betreiben, wenn mög-
lich unmittelbar untereinander verständ-
igen.

3) Die auf diese Weise festgesetzten
Tarife werden den Luftfahrtbehörden
beider Vertragstaaten spätestens einen
Monat vor dem in Aussicht genommenen
Inkrafttreten der Tarife zur Genehmigung
vorgelegt. Dieser Zeitraum kann in be-
sonderen Fällen verkürzt werden, wenn
die Luftfahrtbehörden damit einverstan-
den sind.

4) Kommt zwischen den bezeichneten
Unternehmen eine Einigung nach Absatz
2 nicht zustande oder erklärt sich ein
Vertragstaat mit den ihm nach Absatz 3
zur Genehmigung vorgelegten Tarifen
nicht einverstanden, so sollen die Luft-
fahrtbehörden der beiden Vertragstaaten
die Tarife derjenigen Linien und Linien-
teile, für die eine Übereinstimmung nicht
zustande gekommen ist, durch Verein-
barung festsetzen.

5) Kommt zwischen den Luftfahrtbe-
hörden der beiden Vertragstaaten eine
Vereinbarung nach Absatz 4 nicht zu-
stande, so findet Artikel 14 Anwendung.
Solange der Schiedsspruch nicht ergangen
ist, hat der Vertragstaat, der sich mit
einem Tarif nicht einverstanden erklärt,
das Recht, von dem anderen Vertragstaat
die Aufrechterhaltung der vorher in Kraft
befindlichen Tarife zu verlangen.

Artikel 10

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

Artikel 11

Jedes bezeichnete Unternehmen eines
Vertragstaates darf in den Flughäfen des

22 heimilt að hafa eigin starfsmenn til þess að annast viðskipti þess á flugvöllum hins samningsríkisins og í þeim borgum þess þar sem það óskar að hafa eigið umboð. Ef tilnefnt félag kemur ekki á fót eigin afgreiðslukerfi á flugvöllum hins samningsríkisins, ber því, ef því verður við komið, að láta starfsmenn flugvallarins eða tilnefnds flugfélags hins samningsríkisins, annast þau störf.

12. gr.

Flugmálayfirvöld samningsríkjanna skulu eftir þörfum skiptast á skoðunum í því skyni að tryggja nána samvinnu og skilning á framkvæmd samnings þessa og túlkun hans.

13. gr.

Hvort samningsríkja um sig getur hvenær sem er farið fram á viðræður um breytingar á samningi þessum eða flugleiðaáætlun. Hið sama skal gilda um viðræður varðandi túlkun og framkvæmd þessa samnings, ef annað samningsríkið telur að viðræður samkvæmt 12. gr. hafi ekki borið árangur. Slíkar viðræður skulu hefjast innan 60 daga frá þeim degi er tilmæli um þær bárust.

14. gr.

1) Rísi ágreiningur út af túlkun eða framkvæmd samnings þessa og ekki reynist unnt að ná samkomulagi í samræmi við 13. gr. þessa samnings, skal hann lagður fyrir gerðardóm ef annaðhvort samningsríkja æskir þess.

2) Gerðardóminn skal hverju sinni skipa þannig, að hvort samningsríki um sig tilnefni einn fulltrúa; hinir tveir fulltrúar skulu síðan koma sér saman um ríkisborgara þriðja ríkis sem formann dómsins. Hafi fulltrúar eigi verið tilnefndir innan tveggja mánaða, og formaður innan þriggja mánuða frá því að tilkynning annars hvors samningsríkisins

anderen Vertragstaates und in den Städten des anderen Vertragstaates, in denen es eine eigene Vertretung zu unterhalten beabsichtigt, sein eigenes Personal für seine Geschäfte unterhalten und beschäftigen. Wenn ein bezeichnetes Unternehmen von einer eigenen Organisation in den Flughäfen des anderen Vertragstaates absieht, soll es nach Möglichkeit die in Betracht kommenden Arbeiten durch das Personal der Flughäfen oder eines bezeichneten Unternehmens des anderen Vertragstaates ausführen lassen.

Artikel 12

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

Artikel 13

Zur Erörterung der Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans kann ein Vertragsstaat jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gleiche gilt für die Erörterung der Auslegung und Anwendung des Abkommens wenn ein Meinungsaustausch nach Artikel 12 nach Ansicht eines Vertragstaates ohne Erfolg geblieben ist. Die Konsultation beginnt innerhalb einer Frist von 60 Tagen nach Eingang des Antrags.

Artikel 14

1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens nicht nach Artikel 13 beigelegt werden kann, ist sie auf Antrag eines Vertragstaates einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall in der Weise gebildet, dass jeder Vertragsstaat ein Mitglied bestellt und diese sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen. Werden die Mitglieder nicht innerhalb von zwei Monaten, der Obmann nicht innerhalb von drei Monaten bestellt, nachdem ein Vertragsstaat seine Absicht,

barst með beiðni um gerðardóm, getur hvort samningsríkjanna um sig, ef ekki hefur náðst samkomulag um annað, farið þess á leit að forseti ráðs alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) annist nauðsynlega tilnefningu. Ef forseti er ríkisborgari annars hvors samningsríkjanna eða getur af öðrum ástæðum ekki annast þetta starf, skal varamaður hans sjá um nauðsynlegar tilnefningar.

3) Í gerðardóminum ræður afl atkvæða. Úrskurður hans er bindandi. Hvort samningsríkjanna um sig skal greiða kostnað fulltrúa síns. Öðrum kostnaði skulu samningsríkin skipta með sér að jöfnu. Að öðru leyti ákveður gerðardómurinn dómsköp sín.

15. gr.

Samning þennan, sérhverja breytingu á honum og erindaskipti samkvæmt 2. lið 2. gr. skal senda alþjóðaflugmálastofnuninni til skrásetningar.

16. gr.

1) Samningur þessi skal fullgiltur. Skipzt skal á fullgildingarskjölum eins fljótt og auðið er í Reykjavík.

2) Samningur þessi gengur í gildi einum mánuði eftir að skipzt hefur verið á fullgildingarskjölum.

3) Hvort samningsríkjanna um sig getur hvenær sem er sagt samningi þessum upp. Samningurinn fellur úr gildi einu ári eftir að slík uppsögn hefur borizt hinu samningsríkinu.

Gert í Bonn, 12. ágúst 1959, í tveim eintökum á íslensku og þýzku, og eru báðir textar jafngildir.

f. h.

Lýðveldisins Íslands

Helgi P. Briem.

f. h.

Sambandslýðveldisins Þýzkalands

von Merkatz.

das Schiedsgericht anzurufen, bekanntgegeben hat, kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jeder Vertragstaat den Präsidenten des Rates der ICAO bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Für den Fall, dass der Präsident die Staatsangehörigkeit eines der beiden Vertragstaaten besitzt oder aus anderem Grunde verhindert ist, soll sein Stellvertreter im Amt die erforderlichen Ernennungen vornehmen.

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

Artikel 15

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

Artikel 16

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

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

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

Geschehen zu Bonn am 12. August 1959 in zwei Urschriften, jede in deutscher und isländischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermassen verbindlich ist.

Für die Bundesrepublik Deutschland:

von Merkatz.

Für die Republik Island:

Helgi P. Briem.

Við undirritun samningsins voru eftirfarandi erindi afhent:

Bonn, den 12. August 1959.

Exzellenz!

Ich beehre mich, auf Artikel 2 des am 12. August 1959 in Bonn unterzeichneten Abkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Island über den Luftverkehr Bezug zu nehmen. In den Verhandlungen, die im Zusammenhang mit dem vorgenannten Abkommen geführt worden sind, ist Einverständnis darüber erzielt worden, dass der Fluglinienverkehr auf den in nachstehendem Fluglinienplan festgelegten Linien durchgeführt werden kann:

Fluglinienplan:

- I. Fluglinien, die von den seitens der Bundesrepublik Deutschland bezeichneten Unternehmen betrieben werden:
 - 1) Von Punkten in der Bundesrepublik Deutschland über Zwischenlandepunkte in Dänemark, in Schweden, in Norwegen nach Reykjavik oder Keflavik.
 - 2) Von Punkten in der Bundesrepublik Deutschland über einen Zwischenlandepunkt in Grossbritannien nach Reykjavik oder Keflavik.
- II. Fluglinien, die von den seitens der Republik Island bezeichneten Unternehmen betrieben werden:
 - 1) Von Punkten in der Republik Island über Zwischenlandepunkte in Norwegen, in Schweden, in Dänemark nach Hamburg oder Düsseldorf.
 - 2) Von Punkten in der Republik Island über Glasgow, Kopenhagen nach Hamburg oder Düsseldorf, jedoch ohne Verkehrsrechte zwischen Glasgow und Hamburg oder Düsseldorf, falls Kopenhagen angefliegen wird.

Die bezeichneten Unternehmen können einen oder mehrere Zwischenlandepunkte auslassen unter der Voraussetzung, dass der Ausgangspunkt einer Linie sich im Gebiet des Vertragspartners befindet, welcher das Unternehmen bezeichnet hat. Die Auslassungen sind vorher in den Flugplänen der bezeichneten Unternehmen zu veröffentlichen.

Ich habe die Ehre, Ihnen zur Kenntnis zu bringen, dass sich die Regierung der Bundesrepublik Deutschland mit dem vorstehenden Fluglinienplan einverstanden erklärt. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie mich wissen liessen, ob die Regierung der Republik Island diesen Fluglinienplan ebenfalls billigt. Bejahendenfalls werden diese Note und Ihre Antwort als Übereinkunft zwischen unseren Regierungen angesehen werden.

Genehmigen Sie, Exzellenz, die erneute Versicherung meiner ausgezeichnetsten Hochachtung.

von Merkatz

Seiner Exzellenz
Herrn Dr. H. P. Briem
Ausserordentlicher und bevollmächtigter
Botschafter der Republik Island
Bonn.

Bad Godesberg, 12. ágúst 1959.

22

22. marz

Háttvirtu ráðherra.

Ég leyfi mér að viðurkenna móttöku á erindi yðar, dags. 12. ágúst, svohljóðandi: „Ég leyfi mér að vísa til 2. greinar samnings um loftferðir milli Sambandslýðveldisins Þýskalands og Lýðveldisins Íslands, sem undirritaður var í Bonn 12. ágúst. Í samningsviðræðunum, sem fram fóru í sambandi við áður nefndan samning, náðist samkomulag um, að hefja megi flugrekstur á þeim flugleiðum, sem tilgreindar eru í eftirfarandi flugáætlun:

Flugáætlun:

- I. Flugleiðir, sem heimilar eru tilnefndum flugfélögum Sambandslýðveldisins Þýskalands eru:
- 1) frá stöðvum í Sambandslýðveldinu Þýskalandi með viðkomu í Danmörku, í Svíþjóð, í Noregi til Reykjavíkur eða Keflavíkur.
 - 2) Frá stöðvum í Sambandslýðveldinu Þýskalandi með einni viðkomu í Stóra-Bretlandi til Reykjavíkur eða Keflavíkur.
- II. Flugleiðir, sem heimilar eru tilnefndum flugfélögum Lýðveldisins Íslands eru:
- 1) Frá stöðvum í lýðveldinu Íslandi með viðkomu í Noregi, í Svíþjóð, í Danmörku til Hamborgar eða Düsseldorf.
 - 2) Frá stöðvum í lýðveldinu Íslandi með viðkomu í Glasgow, Kaupmannahöfn, til Hamborgar eða Düsseldorf, þó án flutningsréttinda milli Glasgow og Hamborgar eða Düsseldorf, ef flogið er um Kaupmannahöfn.

Tilnefndum flugfélögum er heimilt að fella úr eina eða fleiri viðkomustöðvar að því tilskildu, að leið hefjist á landssvæði þess samningsaðila, sem tilnefnt hefur flugfélag. Niðurfellinguna skal tilkynna fyrirfram í ferðaáætlun hins tilnefnda flugfélags.

Ég leyfi mér að skýra yður frá því, að ríkisstjórn Sambandslýðveldisins Þýskalands er samþykkt framangreindri flugáætlun. Væri ég yður þakklátur, ef þér létuð mig vita, hvort ríkisstjórn Lýðveldisins Íslands getur einnig fallið á þessa flugáætlun. Sé svo, verður litið á þetta erindi og svar yðar sem samkomulag milli ríkisstjórna okkar“.

Ég leyfi mér að skýra yður, háttvirtu ráðherra, frá því, að ríkisstjórn Lýðveldisins Íslands er samþykkt efni erindis yðar. Verður því litið á erindi yðar og þetta svarerindi sem samkomulag milli ríkisstjórna okkar.

Ég leyfi mér að votta yður, háttvirtu ráðherra, sérstaka virðingu mína.

Helgi P. Briem.

Háttvirtur ráðherra
málefna sambandsráðs og hinna einstöku ríkj
herra Dr. Hans-Joachim von Merkatz,
Bonn.