



Treaty Series No. 35 (1957)

Agreement

between the
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
and the Federal Republic of Germany

for Air Services between and beyond
their respective Territories

London, July 22, 1955

[With Exchanges of Notes]

[Ratifications were exchanged at Bonn on February 7, 1957]

*Presented by the Secretary of State for Foreign Affairs to Parliament
by Command of Her Majesty
May 1957*

LONDON
HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE
ONE SHILLING NET

**AGREEMENT BETWEEN THE UNITED KINGDOM OF GREAT
BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE FEDERAL
REPUBLIC OF GERMANY FOR AIR SERVICES BETWEEN AND
BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES**

London, July 22, 1955

The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Federal Republic of Germany,

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

Have agreed as follows:—

ARTICLE 1

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

(a) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the United Kingdom, the Minister of Transport and Civil Aviation and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Minister or similar functions, and, in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Minister of Transport and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Minister or similar functions;

(b) the term "designated airline" means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of the present Agreement, for the operation of air services on the routes specified in such notification;

(c) the term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or trusteeship of that State;

(d) the term "air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo;

(e) the term "international air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State; and

(f) the term "stop for non-traffic purposes" means any 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 the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing air services on the routes specified in a Route Schedule agreed in an exchange of diplomatic notes (hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes").

**ABKOMMEN ZWISCHEN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
UND DEM VEREINIGTEN KÖNIGREICH VON GROSSBRITANNIEN
UND NORDIRLAND ÜBER DEN LUFTVERKEHR
ZWISCHEN IHREN GEBIETEN UND DARÜBER HINAUS**

London, den 22. Juli 1955

Die Bundesrepublik Deutschland und das Vereinigte Königreich von Grossbritannien und Nordirland haben

in dem Wunsche, ein Abkommen zur Aufnahme des Luftverkehrs zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus abzuschliessen,

folgendes vereinbart:

ARTIKEL 1

Für die Anwendung dieses Abkommens bedeutet, wenn nicht der Zusammenhang etwas anderes erfordert,

- (a) "Luftfahrtbehörden" soweit die Bundesrepublik Deutschland in Betracht kommt, der Bundesminister für Verkehr und jede Person oder Stelle, die zur Ausübung der dem Bundesminister für Verkehr gegenwärtig obliegenden Aufgaben oder ähnlicher Aufgaben ermächtigt ist, und soweit das Vereinigte Königreich von Grossbritannien und Nordirland in Betracht kommt, der Minister für Transport und Zivilluftfahrt und jede Person oder Stelle, die zur Ausübung der dem Minister für Transport und Zivilluftfahrt gegenwärtig obliegenden Aufgaben oder ähnlicher Aufgaben ermächtigt ist;
- (b) "Benanntes Unternehmen" ein Luftverkehrsunternehmen, das ein Vertragsstaat durch schriftliche Benachrichtigung dem anderen Vertragsstaat gemäss Artikel 3 dieses Abkommens für den Betrieb des Fluglinienverkehrs auf den in dieser Benachrichtigung angeführten Linien benannt hat;
- (c) "Gebiet" in Bezug auf einen Staat das Landgebiet und die daran angrenzenden Hoheitsgewässer, die unter dessen Staatsgewalt, Suzeränität, Schutzherrschaft oder Treuhandverwaltung stehen;
- (d) "Fluglinienverkehr" der planmässige Luftverkehr, der zur öffentlichen Beförderung von Fluggästen, Post oder Fracht durch Luftfahrzeuge betrieben wird;
- (e) "Internationaler Fluglinienverkehr" ein Fluglinienverkehr, der durch den Luftraum über dem Gebiet von mehr als einem Staat führt;
- (f) "Landung zu nicht-gewerblichen Zwecken" eine Landung für andere Zwecke als zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Post oder Fracht.

ARTIKEL 2

1. Jeder Vertragsstaat gewährt dem anderen Vertragsstaat die in diesem Abkommen aufgeführten Rechte zum Zwecke der Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den Linien, die in einem Fluglinienplan festgelegt und in einem diplomatischen Notenaustausch vereinbart sind. (Im folgenden bezeichnet als "vereinbarter Fluglinienverkehr" und "festgelegte Linien").

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

(a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

(b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and

(c) to make stops in the said territory at the points specified for that route for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, mail or cargo.

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

ARTICLE 3

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

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

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

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

(5) Subject to the provisions of Article 7 of the present Agreement, at any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article have been complied with, an airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services.

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

2. Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Abkommens geniessen die von jedem Vertragsstaat benannten Unternehmen beim Betrieb eines vereinbarten Fluglinienverkehrs auf einer festgelegten Linie folgende Rechte:

- (a) das Gebiet des anderen Vertragsstaates ohne Landung zu überfliegen;
- (b) in dem genannten Gebiet Landungen zu nicht-gewerblichen Zwecken vorzunehmen;
- (c) in dem genannten Gebiet an den Orten, die für diese Linie festgelegt sind, zu landen, um im Rahmen des internationalen Verkehrs Fluggäste, Post oder Fracht abzusetzen und aufzunehmen.

3. Keine Bestimmung des Absatzes 2 dieses Artikels ist so auszulegen, dass den Unternehmen eines Vertragsstaats das Recht übertragen wird, im Gebiet des anderen Vertragsstaates Fluggäste, Post oder Fracht zur entgeltlichen Beförderung aufzunehmen, deren Bestimmungsort ein anderer Ort im Gebiet des anderen Vertragsstaates ist.

ARTIKEL 3

1. Jeder Vertragsstaat hat das Recht, dem anderen Vertragsstaat ein oder mehrere Luftverkehrsunternehmen schriftlich zur Durchführung des vereinbarten Fluglinienverkehrs auf den festgelegten Linien zu benennen.

2. Nach Empfang der Benennung erteilt der andere Vertragsstaat—vorbehaltlich der Bestimmungen der Absätze 3 und 4—dem benannten Unternehmen oder den benannten Unternehmen unverzüglich die entsprechende Betriebsgenehmigung.

3. Die Luftfahrtbehörden eines Vertragsstaates können von einem durch den anderen Vertragsstaat benannten Unternehmen Nachweis verlangen, dass es in der Lage ist, die Voraussetzungen der Gesetze und Verordnungen zu erfüllen, die von diesen Luftfahrtbehörden im allgemeinen und billigerweise auf den internationalen Fluglinienverkehr angewendet werden.

4. Wird einem Vertragsstaat nicht nachgewiesen, dass ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Kontrolle eines Unternehmens bei dem Vertragsstaat, der das Unternehmen benannt hat, oder bei Staatsangehörigen dieses Vertragsstaates liegen, so hat jeder Vertragsstaat das Recht, die Annahme der Benennung eines Unternehmens abzulehnen und die Erteilung der in Artikel 2 dieses Abkommens aufgeführten Rechte zu verweigern, zu widerrufen oder diesem für die Ausübung dieser Rechte die von ihm für erforderlich erachteten Bedingungen aufzuerlegen.

5. Ein benanntes und berechtigtes Unternehmen kann, nachdem den Bestimmungen der Absätze 1 und 2 entsprochen worden ist, den Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs unter Beachtung der Bestimmungen des Artikels 7 jederzeit aufnehmen.

6. Unterlässt es ein benanntes Unternehmen, die Gesetze und Vorschriften eines Vertragsstaates, der diese Rechte gewährt, zu befolgen, oder den Betrieb in Übereinstimmung mit diesem Abkommen durchzuführen, so hat dieser Vertragsstaat das Recht, dem Unternehmen die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens gewährten Rechte zu untersagen oder ihm die zur Ausübung der Rechte für notwendig erachteten Bedingungen aufzuerlegen; Voraussetzung hierfür ist, dass dieses Recht nur nach Konsultation mit den anderen Vertragsstaaten ausgeübt wird, es sei denn, dass eine sofortige Aussetzung oder Auflage erforderlich ist, um weitere Verstösse gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften zu verhindern.

ARTICLE 4

The charges which either of the Contracting Parties may impose, or permit to be imposed, on the designated airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other facilities shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by any national airline of the first Contracting Party, or by the most favoured foreign airline, engaged in international air services.

ARTICLE 5

(1) Aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party and fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores on board such aircraft on arrival in the territory of the other Contracting Party and retained on board on departure therefrom shall be exempt in that territory from all customs duties and other national and local charges levied in connexion with the importation, exportation and transit of goods, and from inspection fees.

(2) Fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores, to which paragraph (1) does not apply, introduced into the territory of one Contracting Party, or taken on board aircraft in that territory, by or on behalf of the other Contracting Party or its designated airline or airlines and intended solely for use on the aircraft of those airlines shall, subject to compliance with normal customs regulations, be accorded the following treatment by the first Contracting Party in respect of customs duties, and other national and local charges levied in connexion with the importation, exportation and transit of goods, and from inspection fees:—

- (a) in the case of fuel and lubricating oils taken on board aircraft in the said territory and remaining on board at the airport or airports of clearance from that territory, exemption;
- (b) in the case of spare parts and regular aircraft equipment introduced into the said territory, exemption conditional on compliance with appropriate Customs regulations;
- (c) in the case of fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores not included under (a) or (b) above, treatment not less favourable than that accorded to supplies of the same kind intended for use on the aircraft of a national airline of the first Contracting Party, or of the most favoured foreign airline, engaged in international air services.

(3) For the purposes of paragraph (2) (a) above, the airport or airports of clearance includes airports at which an aircraft of a designated airline commences an international flight.

ARTICLE 6

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

ARTIKEL 4

Die Gebühren, die jeder der Vertragsstaaten von den von dem anderen Vertragsstaat benannten Unternehmen für die Benutzung von Flughäfen und sonstigen Einrichtungen erheben oder deren Erhebung er erlauben kann, dürfen nicht höher sein als sie für die Benutzung solcher Flughäfen und Einrichtungen durch ein eigenes Luftverkehrsunternehmen des ersten Vertragsstaates oder durch das meistbegünstigte ausländische Luftverkehrsunternehmen, das am internationalen Fluglinienverkehr teilnimmt, bezahlt werden.

ARTIKEL 5

1. Luftfahrzeuge der von einem Vertragsstaat benannten Unternehmen sowie Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, gewöhnliche Flugausrüstungsgegenstände und Flugreisevorräte, die sich bei der Ankunft im Gebiet des anderen Vertragsstaates an Bord solcher Luftfahrzeuge befinden und beim Abflug aus diesem Gebiet an Bord verbleiben, bleiben in diesem Gebiet frei von Zöllen, sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen staatlichen und kommunalen Abgaben und von Inspektionsgebühren.

2. Für Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, gewöhnliche Flugausrüstungsgegenstände und Flugreisevorräte, auf die Absatz 1 keine Anwendung findet, die von einem Vertragsstaat, einem von ihm benannten Unternehmen oder in deren Auftrag in das Gebiet des anderen Vertragsstaates eingeführt oder in diesem Gebiet an Bord genommen werden und die ausschliesslich an oder in Luftfahrzeugen dieser Unternehmen verwendet werden sollen, soll bei Einhaltung der allgemeinen Zollbestimmungen hinsichtlich der Zölle, der sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen staatlichen und kommunalen Abgaben und Inspektionsgebühren von dem anderen Vertragsstaat die folgende Behandlung gewährt werden :

- (a) für Treibstoffe und Schmieröle, die in dem genannten Gebiet an Bord genommen werden und die in dem Flughafen oder den Flughäfen, wo eine Abfertigung stattfindet, an Bord verbleiben, Abgabefreiheit;
- (b) für Ersatzteile und gewöhnliche Flugausrüstungsgegenstände, die in das genannte Gebiet eingeführt werden, bedingte Abgabefreiheit nach Massgabe der in Betracht kommenden Zollvorschriften;
- (c) für Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, gewöhnliche Flugausrüstungsgegenstände und Flugreisevorräte, die nicht unter (a) oder (b) fallen, eine Behandlung, die nicht ungünstiger ist als die Behandlung von gleichartigen Waren, die an oder in Luftfahrzeugen entweder eines nationalen Unternehmens des anderen Vertragsstaates oder eines im internationalen Fluglinienverkehr eingesetzten meistbegünstigten ausländischen Unternehmen verwendet werden sollen.

3. Der Begriff "Flughafen oder Flughäfen, wo eine Abfertigung stattfindet", in Absatz 2, Buchstabe (a), schliesst Flughäfen ein, in denen ein Flugzeug eines benannten Unternehmens einen internationalen Flug beginnt.

ARTIKEL 6

1. Den benannten Unternehmen der beiden Vertragsstaaten soll eine gerechte und gleiche Gelegenheit zum Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs auf den festgelegten Linien zwischen ihren jeweiligen Gebieten gegeben werden.

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

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

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

ARTICLE 7

(1) The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them, shall, if possible, be agreed to in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned, in consultation with other airlines operating over the whole or part of that route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

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

(4) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (2) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (3), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 11 of the present Agreement.

2. Beim Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs sollen die benannten Unternehmen jedes Vertragsstaates die Interessen der Luftverkehrsunternehmen des anderen Vertragsstaates berücksichtigen, damit der auf allen oder einem Teil der gleichen Linien betriebene Fluglinienverkehr dieser Unternehmen nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

3. Der Fluglinienverkehr, der von den Unternehmen, welche die Vertragsstaaten benannt haben, auf den festgelegten Linien durchgeführt wird, hat in enger Beziehung zu stehen zu dem Verkehrsbedürfnis der Öffentlichkeit auf diesen Linien; sein Hauptzweck ist die Bereitstellung einer Kapazität, die bei angemessener Ausnutzung ausreicht, um den jeweiligen und normalerweise voraussehbaren Beförderungsbedarf für Fluggäste, Post oder Fracht zwischen dem Gebiet des Vertragsstaates, dem das benannte Unternehmen zugehörig ist, und dem letzten Bestimmungsland des Verkehrs zu decken. Das Beförderungsangebot für Fluggäste, Post oder Fracht, die an Punkten auf den festgesetzten Linien im Gebiet anderer Staaten als demjenigen, der das Unternehmen benannt hat, aufgenommen oder abgesetzt werden, hat dem allgemeinen Grundsatz zu entsprechen, dass die bereitgestellte Kapazität sich richtet nach—

- (a) dem Verkehrsbedürfnis nach und aus dem Gebiet des Vertragsstaates, der das Unternehmen benannt hat;
- (b) den Verkehrsbedürfnissen in dem von dem Unternehmen durchflogenen Gebiet unter Rücksichtnahme auf andere Verkehrsdienste, die von Luftverkehrsunternehmen der Staaten dieses Gebietes eingerichtet sind; und
- (c) den Betriebsnotwendigkeiten des Durchgangsverkehrs.

ARTIKEL 7

1. Die für den vereinbarten Fluglinienverkehr zu berechnenden Tarife müssen angemessen sein unter gebührender Berücksichtigung aller erheblichen Faktoren, einschliesslich der Betriebskosten, eines angemessenen Gewinns, der Eigenart des Dienstes (z. B. die Schnelligkeit und Bequemlichkeit) und der Tarife anderer Luftverkehrsunternehmen für irgendeinen Teil der festgelegten Linie. Die Tarife werden gemäss den nachstehenden Bestimmungen dieses Artikels festgesetzt.

2. Die in Absatz 1 dieses Artikels erwähnten Tarife zusammen mit den Agenturprovisionssätzen in Verbindung mit diesen Tarifen werden, wenn möglich, für jede der festgelegten Linien zwischen den beteiligten benannten Unternehmen in Beratung mit anderen Luftverkehrsunternehmen, welche die ganze oder einen Teil dieser Strecke betreiben, vereinbart; eine solche Vereinbarung ist, wenn es möglich ist, durch das Tariffestsetzungsverfahren des Internationalen Lufttransportverbandes zu treffen. Die so vereinbarten Tarife unterliegen der Genehmigung der Luftfahrtbehörden beider Vertragsstaaten.

3. Können die benannten Unternehmen sich nicht auf einen dieser Tarife einigen, oder kommt aus einem anderen Grund eine Tarifvereinbarung gemäss den Bestimmungen des Absatzes 2 nicht zustande, so werden die Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten versuchen, den Tarif in gegenseitigem Einvernehmen festzulegen.

4. Können die Luftfahrtbehörden sich nicht über die Genehmigung eines ihnen gemäss Absatz 2 vorgelegten Tarifes oder über die Festsetzung eines Tarifes gemäss Absatz 3 einigen, so wird die Meinungsverschiedenheit nach den Bestimmungen des Artikels 11 dieses Abkommens geregelt.

(5) No tariff shall come into effect if the aeronautical authorities of either Contracting Party have not agreed to it except under the terms of paragraph (3) of Article 11 of the present Agreement.

ARTICLE 8

(1) Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right to transfer to their Head Offices the excess of receipts over expenditure after conversion at the official rates of exchange in the currency of the other Contracting Party.

(2) At the request of the creditors remittance of earnings in currencies other than Sterling or Deutschemarks may be made in the currency in which they were earned, as far as is possible in accordance with the currency regulations of the Contracting Party in force at the time.

ARTICLE 9

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

ARTICLE 10

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

ARTICLE 11

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation the dispute shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within two months of the date of delivery by either Party to the other Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within one month after such period of two months. If either Contracting Party fails to designate its arbitrator or if the third arbitrator is not agreed the vacancies thereby created shall be filled by persons designated by the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation on application by either Contracting Party.

(3) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

36

5. Ein Tarif, mit dem die Luftfahrtbehörde eines der beiden Vertragsstaaten nicht einverstanden ist, kann nur nach der Bestimmung des Artikels 11, Absatz 3 dieses Abkommens in Kraft treten.

ARTIKEL 8

1. Jeder Vertragsstaat gewährt den benannten Unternehmen des anderen Vertragsstaates das Recht, ihren Hauptbüros den Überschuss der Einnahmen über die Ausgaben zu den entsprechenden amtlichen Wechselkursen in der Währung des anderen Vertragsstaates zu übermitteln.

2. Auf Antrag der Gläubiger können die Überweisungen der Einnahmen in anderen Währungen als Deutschemark und Sterling in der Währung gemacht werden, in der sie eingenommen wurden, soweit dies nach den jeweils geltenden Devisenbestimmungen des Vertragsstaates möglich ist.

ARTIKEL 9

Die Luftfahrtbehörden eines jeden der beiden Vertragsstaaten werden den Luftfahrtbehörden des anderen Vertragsstaates auf deren Ersuchen alle regelmässigen oder sonstigen statistischen Unterlagen übermitteln, die billigerweise zum Zwecke der Nachprüfung der auf den festgelegten Linien von den benannten Unternehmen des erstgenannten Vertragsstaates bereitgestellten Kapazität 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 10

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten finden regelmässig Beratungen statt, um eine enge Zusammenarbeit in allen die Anwendung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten sicherzustellen.

ARTIKEL 11

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

2. Kommen die Vertragsstaaten auf dem Verhandlungswege zu keiner Regelung, so ist die Meinungsverschiedenheit einem aus drei Schiedsrichtern bestehenden Schiedsgericht zur Entscheidung vorzulegen; jeder Vertragsstaat benennt einen Schiedsrichter, die beiden so gewählten einigen sich auf einen dritten Schiedsrichter, der nicht Staatsangehöriger eines der beiden Vertragsstaaten sein darf. Jeder Vertragsstaat ernennt einen Schiedsrichter innerhalb von zwei Monaten, nachdem ein Vertragsstaat dem anderen Vertragsstaat eine diplomatische Note übersandt hat, in der um eine schiedsrichterliche Regelung der Meinungsverschiedenheit gebeten wird. Die Einigung über den dritten Schiedsrichter ist innerhalb eines Monats nach diesem Zeitraum von zwei Monaten zu erzielen. Unterlässt es ein Vertragsstaat, seinen Schiedsrichter zu benennen, oder wird eine Einigung über den dritten Schiedsrichter nicht erzielt, so werden die dadurch entstehenden offenen Stellen mit Personen besetzt, die auf Antrag eines der beiden Vertragsstaaten vom Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation benannt werden.

3. Die Vertragsstaaten verpflichten sich, jede nach Absatz 2 ergangene Entscheidung zu befolgen.

(4) If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline or airlines of that Contracting Party or to the designated airline in default.

ARTICLE 12

(1) Consultation between the aeronautical authorities of both Contracting Parties may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of discussing the interpretation, application, or amendment of the Agreement or Route Schedule. Such consultation shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

(2) Any agreement reached on amendment of the Agreement shall become effective in accordance with the procedure set forth in Article 16 of the present Agreement.

(3) Any modification of the Route Schedule shall become effective when agreed in an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 13

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 12 may be held to determine the extent to which the present Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

ARTICLE 14

Either Contracting Party may at any time give notice to the other if it desires to terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. If such notice is given, the present Agreement shall terminate twelve (12) 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 (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 15

The present Agreement, all amendments thereto and all diplomatic notes exchanged in accordance with Article 2 (1) and Article 12 (3) shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 16

The present Agreement shall be ratified and the instruments of ratification shall be exchanged in Bonn as soon as possible. It shall enter into force one month after the exchange of the instruments of ratification.

4. Versäumt es ein Vertragsstaat oder ein von einem Vertragsstaat benanntes Unternehmen, eine nach Absatz 2 ergangene Entscheidung zu befolgen, kann der andere Vertragsstaat so lange alle Rechte einschränken, vorenthalten oder widerrufen, die er auf Grund dieses Abkommens dem säumigen Vertragsstaat oder den benannten Unternehmen jenes Vertragsstaates oder den säumigen benannten Unternehmen gewährt hat.

ARTIKEL 12

Eine Konsultation zur Erörterung der Auslegung, Anwendung oder Änderung des Abkommens oder des Fluglinienplans zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten kann jederzeit von jedem Vertragsstaat beantragt werden. Diese Konsultation beginnt innerhalb einer Frist von 60 Tagen nach Eingang des Empfangs des Antrags.

2. Vereinbarte Änderungen dieses Abkommens treten nach dem in Artikel 16 dieses Abkommens vorgesehenen Verfahren in Kraft.

3. Änderungen des Fluglinienplans treten in Kraft, sobald sie in einem diplomatischen Notenaustausch vereinbart worden sind.

ARTIKEL 13

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 berührt, finden nach Artikel 12 dieses Abkommens statt.

ARTIKEL 14

Ein Vertragsstaat kann dieses Abkommen jederzeit bei dem anderen Vertragsstaat kündigen, wenn er 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 dem anderen Vertragsstaat ab, sofern sie nicht vor Ablauf der Frist durch Übereinkommen der Vertragsstaaten zurückgenommen wird. Wenn eine Empfangsbestätigung durch den anderen Vertragsstaat nicht erfolgt, gilt die Kündigung als vierzehn Tage nach Empfang durch die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation eingegangen.

ARTIKEL 15

Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenaustausch nach Artikel 2, Absatz 1 und Artikel 12, Absatz 3 werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert.

ARTIKEL 16

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

In witness whereof the undersigned, being duly authorised thereto, have signed the present Agreement.

Zu Urkund dessen haben die zu diesem Zweck ordnungsmässig Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

Done in duplicate at London, this 22nd day of July, 1955, in the English and German languages, both texts being equally authoritative.

Geschehen am 22. Juli 1955 zu London in doppelter Urschrift, in deutscher und englischer Sprache wobei der Wortlaut beider Sprachen verbindlich ist.

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

Für das Vereinigte Königreich von Grossbritannien und Nordirland:

READING.

For the Federal Republic of Germany:

Für die Bundesrepublik Deutschland:

HANS VON HERWARTH.

DR. KURT KNIPFER.

35

Exchanges of Notes

No. 1 (a)

The Federal German Ambassador at London to the Secretary of State for Foreign Affairs

Herr Minister!

London, den 22. Juli 1955.

Ich beehre mich, auf Artikel 2 Absatz 1 des heute unterzeichneten Abkommens über den Luftverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Vereinigten Königreich von Grossbritannien und Nordirland Bezug zu nehmen. In den Verhandlungen, die in 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

FLUGLINIEN, DIE VON DEN BENANNTEN UNTERNEHMEN DER BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND BETRIEBEN WERDEN:

Teil I

1	2	3	4
<i>Abgangspunkte</i>	<i>Zwischenlandpunkte (Falls erwünscht einer oder mehrere der folgenden Punkte)</i>	<i>Punkte im Gebiet des Vereinigten König- reiches (einer oder mehrere der folgenden Punkte)</i>	<i>Punkte darüber hinaus</i>
1. Punkte in der Bundesrepublik Deutschland	Amsterdam Brüssel	London Manchester Glasgow Edinburgh	
2. Punkte in der Bundesrepublik Deutschland	Amsterdam Brüssel	Manchester	Dublin

Teil II

<i>Abgangspunkte</i>	<i>Zwischenlandpunkte (Falls erwünscht einer oder mehrere der folgenden Punkte)</i>	<i>Punkte im Gebiet des Vereinigten König- reiches</i>	<i>Punkte darüber hinaus (Falls erwünscht einer oder mehrere der folgenden Punkte)</i>
1. Punkte in der Bundesrepublik Deutschland		Manchester	Punkte in U.S.A. Punkte in Kanada
2. Punkte in der Bundesrepublik Deutschland	Punkte in Südwest-Europa Azoren	Bahamas (Nassau)	Punkte in Mexiko Punkte in Venezuela Punkte in Kolumbien Punkte in Peru
3. Punkte in der Bundesrepublik Deutschland	Punkte in Süd-Europa Punkte in Südost-Europa Punkte in Ägypten oder Türkei Punkte im Mittleren Osten Punkte in Pakistan Punkte in Indien (a) Kalkutta Bangkok (b) Kalkutta oder Punkte in Ceylon	Hong Kong* Singapore	Punkte in Japan* Punkte in Indonesien Punkte in Australasien
4. Punkte in der Bundesrepublik Deutschland	Punkte in Süd-Europa Punkte in Nordafrika	Kano oder Lagos	Punkte in der Süd- afrikanischen Union

* Die Luftverkehrsrechte von Hong Kong nach Punkten in Japan treten drei Jahre nach Unterzeichnung dieses Notenwechsels in Kraft.

FLUGLINIEN, DIE VON DEN BENANNTEN UNTERNEHMEN DES VEREINIGTEN KÖNIGREICHES
VON GROSSBRITANNIEN UND NORDIRLAND BETRIEBEN WERDEN:

Teil III

1	2	3	4
<i>Abgangspunkte</i>	<i>Zwischenlandepunkte (Falls erwünscht einer oder mehrere der folgenden Punkte)</i>	<i>Punkte im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland (einer oder mehrere der folgenden Punkte)</i>	<i>Punkte darüber hinaus (Falls erwünscht einer oder mehrere der folgenden Punkte)</i>
1. Punkte im Vereinigten Königreich	Amsterdam Brüssel Lille	Hamburg Hannover Düsseldorf Köln/Bonn Frankfurt München Stuttgart Nürnberg Nicht mehr als 2 dieser Punkte auf je einer der in Spalte 4 genannten Strecken	Punkte in Skandinavien Prag Punkte in Jugoslawien Punkte in Österreich Athen Istanbul Zypern Kairo

Teil IV

<i>Abgangspunkte</i>	<i>Zwischenlandepunkte</i>	<i>Punkte im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland (einer oder mehrere der folgenden Punkte)</i>	<i>Punkte darüber hinaus (Falls erwünscht einer oder mehrere der folgenden Punkte)</i>
1. Punkte im Vereinigten Königreich		Frankfurt Düsseldorf München	Über Zwischenlande- punkte nach: (a) Punkte in Malaya Punkte in Indonesien Punkte in Australasien und/oder (b) Punkte in Malaya Hong Kong Punkte in den Philippinen Punkte in China u. Japan (Die Dienste können an Zwischenlande- punkten jenseits des Mittleren Osten enden.)
2. Punkte in Vereinigten Königreich		Frankfurt Düsseldorf München	Über Zwischenlande- punkte nach dem Mittleren Osten
3. Punkte im Vereinigten Königreich		Frankfurt Düsseldorf München	Über Zwischenlande- punkte nach: Punkte in Westafrika Punkte in Südafrika

Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie mir die Zustimmung der Regierung des Vereinigten Königreiches von Grossbritannien und Nordirland zu dem vorstehenden Fluglinienplan mitteilen würden.

Genehmigen Sie, usw.

HANS VON HERWARTH.

(Translation)

Your Excellency,

London, July 22, 1955.

I have the honour to refer to paragraph 1 of Article 2 of the Air Services Agreement between the Federal Republic of Germany and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland signed to-day. In the negotiations which have been conducted in connexion with the above-mentioned Agreement it has been agreed that air services may be operated on the routes specified in the following Route Schedule.

ROUTE SCHEDULE

ROUTES TO BE OPERATED BY THE DESIGNATED AIRLINE OR AIRLINES OF THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY:

Section I

1	2	3	4
Points of departure	Intermediate Points (If desired, one or more of the following)	Points in the Territory of the United Kingdom (one or more of the following)	Points beyond
1. Points in the Federal Republic of Germany	Amsterdam Brussels	London Manchester Glasgow Edinburgh	
2. Points in the Federal Republic of Germany	Amsterdam Brussels	Manchester	Dublin

Section II

Points of departure	Intermediate Points (If desired, one or more of the following)	Points in the Territory of the United Kingdom	Points beyond (If desired, one or more of the following)
1. Points in the Federal Republic of Germany		Manchester	Points in the United States of America Points in Canada
2. Points in the Federal Republic of Germany	Points in South-West Europe Azores	Bahamas (Nassau)	Points in Mexico Points in Venezuela Points in Colombia Points in Peru
3. Points in the Federal Republic of Germany	Points in Southern Europe Points in South-East Europe Points in Egypt or Turkey Points in Middle East Points in Pakistan Points in India (a) Calcutta Bangkok (b) Calcutta or Points in Ceylon	Hong Kong* Singapore	Points in Japan* Points in Indonesia Points in Australasia
4. Points in the Federal Republic of Germany	Points in Southern Europe Points in North Africa	Kano or Lagos	Points in Union of South Africa

* Traffic rights from Hong Kong to points in Japan will come into force three years after signature of this Exchange of Notes.

ROUTES TO BE OPERATED BY THE DESIGNATED AIRLINE OR AIRLINES
OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND:

Section III

1	2	3	4
<i>Points of departure</i>	<i>Intermediate Points (If desired, one or more of the following)</i>	<i>Points in the Territory of the Federal Republic of Germany (one or more of the following)</i>	<i>Points beyond (If desired, one or more of the following)</i>
1. Points in the United Kingdom	Amsterdam Brussels Lille	Hamburg Hanover Dusseldorf Cologne Frankfurt Munich Stuttgart Nuremburg Not more than two of these points on any one service to points in column 4	Points in Scandinavia Prague Points in Yugoslavia Points in Austria Athens Istanbul Cyprus Cairo

Section IV

<i>Points of departure</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Points in the Territory of the Federal Republic of Germany (one or more of the following)</i>	<i>Points beyond (If desired, one or more of the following)</i>
1. Points in the United Kingdom		Frankfurt Dusseldorf Munich	Via intermediate points to:— (a) Points in Malaya Points in Indonesia Points in Australasia and/or (b) Points in Malaya Hong Kong Points in the Philippines Points in China and Japan (Services may be ter- minated at inter- mediate points beyond the Middle East.)
2. Points in the United Kingdom		Frankfurt Dusseldorf Munich	Via intermediate points to the Middle East.
3. Points in the United Kingdom		Frankfurt Dusseldorf Munich	Via intermediate points to:— Points in West Africa Points in South Africa

I shall be glad if you will inform me of the concurrence of the Govern-
ment of the United Kingdom in the foregoing Route Schedule.

I have, &c.

HANS VON HERWARTH.

*The Secretary of State for Foreign Affairs to the Ambassador of the
Federal Republic of Germany at London*

Your Excellency.

Foreign Office, July 22, 1955.

I have the honour to acknowledge receipt of your Excellency's Note of to-day's date which reads as follows:—

[As in translation of No. 1(a)]

In reply I have the honour to inform you that the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland concur in the Route Schedule as set forth in your Excellency's Note.

I have, &c.

(For the Secretary of State),

READING.

No. 2 (a)

*The Ambassador of the Federal Republic of Germany at London to the
Secretary of State for Foreign Affairs*

Herr Minister!

London, den 22. Juli 1955.

Ich habe die Ehre, mich auf das Abkommen über den Luftverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Vereinigten Königreich von Grossbritannien und Nordirland vom heutigen Tage zu beziehen und im Namen meiner Regierung vorzuschlagen, dass bis zu dem Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zu dem Chicagoer Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7.12.1944 und bis zur Annahme der Vereinbarung über den Internationalen Transit-Luftverkehr vom gleichen Tage durch die Bundesrepublik Deutschland die Bestimmungen des genannten Abkommens und der genannten Vereinbarung in ihrer jetzigen Fassung, soweit durchführbar, für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland und für die Regierung des Vereinigten Königreichs von Grossbritannien und Nordirland verbindlich sind. Wenn der obige Vorschlag der Regierung des Vereinigten Königreichs von Grossbritannien und Nordirland annehmbar erscheint, beehre ich mich vorzuschlagen, dass diese Note und die Antwort Eurer Exzellenz mit dem gleichen Wortlaut als eine Vereinbarung zwischen den beiden Regierungen angesehen werden soll, die sofort in Kraft tritt.

Genehmigen Sie, usw,

HANS VON HERWARTH.

(Translation)

Your Excellency.

London, July 22, 1955.

I have the honour to refer to the Air Services Agreement signed this day between the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Federal Republic of Germany and to propose on behalf of my Government that pending the adherence of the Federal Republic to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th of December, 1944,⁽¹⁾ and pending the acceptance by the Federal Republic of the International Air Services Transit Agreement signed at Chicago on the same day, the provisions of the said Convention and Transit Agreement shall, so far as is practicable, apply in their present form between the

⁽¹⁾ "Treaty Series No. 8 (1953)," Cmd. 8742.

Government of the United Kingdom and the Government of the Federal Republic. If the foregoing proposal is acceptable to the Government of the United Kingdom, I have the honour to suggest that the present Note and your Excellency's reply in the same sense should be regarded as constituting an Agreement between the two Governments, which shall come into force immediately.

I have, &c.

HANS VON HERWARTH.

No. 2 (b)

*The Secretary of State for Foreign Affairs to the Ambassador of the
Federal Republic of Germany at London*

Your Excellency.

Foreign Office, July 22, 1955.

I have the honour to acknowledge receipt of your Excellency's Note of to-day's date which reads as follows:—

[As in translation of No. 2 (a)]

In reply I have the honour to inform you that the proposal in your Note is acceptable to the Government of the United Kingdom and to confirm that your Excellency's Note and the present reply shall be regarded as constituting an Agreement between the two Governments which shall enter into force immediately.

I have, &c.

(For the Secretary of State),

READING.

Printed and published in Great Britain by
HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE