

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 1967

Ausgegeben am 12. Mai 1967

36. Stück

- 147.** Bundesgesetz: Veräußerung von bundeseigenen Liegenschaften
148. Kundmachung: Zwei kanadische Hoheitszeichen
149. Kundmachung: Beitritt Maltas zum Abkommen über die Besteuerung von Straßenfahrzeugen zum privaten Gebrauch im internationalen Verkehr samt Unterzeichnungsprotokoll
150. Kundmachung: Satzungen des Internationalen Studienzentrums für die Erhaltung und Restaurierung von Kulturgut
151. Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen als Oberste Zivilluftfahrtbehörde der Republik Österreich und der Generaldirektion der Zivilluftfahrt im Verkehrs- und Postministerium als Oberste Luftfahrtbehörde der Ungarischen Volksrepublik über die Abänderung des Anhangs 1 und 2 des Abkommens zwischen der Österreichischen Bundesregierung und der Regierung der Ungarischen Volksrepublik über den Luftverkehr
152. Luftverkehrsabkommen zwischen der Österreichischen Bundesregierung und der Regierung des Commonwealth Australien

147. Bundesgesetz vom 21. April 1967, betreffend Veräußerung von bundeseigenen Liegenschaften

Der Nationalrat hat beschlossen:

§ 1. Der Bundesminister für Finanzen ist zu nachstehenden Verfügungen über bundeseigene Liegenschaften zu folgenden Preisen beziehungsweise Schätzwerten ermächtigt:

I. In Kärnten:

Verkauf

Das Grundstück Nr. 810/22, EB-Bucheinlage F der Südbahn im Abschnitt der KG. Sallach (Verzeichnis CCXXXVII)

Schilling

68.250'—

II. In Niederösterreich:

Verkäufe

a) Die im Teilungsplan des Dipl.-Ing. Dominikus Ehrlich vom 21. Mai 1963, GZ. 2261/1963, mit der neuen Grundstücksnummer 1182/3 bezeichnete und mit den Buchstaben a-b-c-d-e-f-g-h-i-(a) umschriebene Teilfläche des Grundstückes Nr. 1182/1, Bahngrund der EB-Buchein-

lage für die Lokalbahn Absdorf—Stockerau im Abschnitt der KG. Hausleiten, Verzeichnis VI, Niederösterreich

Schilling

136.360'—

b) Die im Teilungsplan des Ingenieurkonsulenten für Vermessungswesen Dipl.-Ing. Benno Legerer, Gänserndorf, vom 21. März 1966, GZ. 1916/1966, ausgewiesenen Grundstücke Nr. 463/2 (neu) und Nr. 463/3 (neu), beide Bahngrund der EB-Bucheinlage für die privilegierte österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft im Abschnitt der KG. Schönfeld, Verzeichnis XLIV, Niederösterreich, und die im Teilungsplan des genannten Ingenieurkonsulenten vom 22. März 1966, GZ. 1917/1966, ausgewiesenen Grundstücke Nr. 931/2 (neu) und Nr. 931/3 (neu), beide Bahngrund der EB-Bucheinlage für die privilegierte österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft im Abschnitt der KG. Lasse, Verzeichnis XLV ...

288.680'—

III. In Oberösterreich:
Verkauf

Die im Lageplan des Ingenieurkonsulenten für Vermessungswesen Dipl.-Ing. Josef Loidolt, Linz, vom 9. Feber 1965 beziehungsweise 1. September 1965, GZ. 4208/1965 ausgewiesenen Grundstücke Nr. 1108/72, Nr. 1108/96 (Teil B), beide EZ. 139; Nr. 936 (Teil A), Nr. 936/2 (neu) und Nr. 1108/79, alle EZ. 203, KG. Lustenau, Gerichtsbezirk Linz 1,399.780'—

IV. In Steiermark:
Tausch

Die im Grundteilungsplan der Bundesbahndirektion Linz vom 20. Dezember 1965, Pzl. 6535, grün angelegten Teilflächen der Grundstücke Nr. 197/2 und Nr. 204/1, beide EZ. 583, KG. Liezen, Steiermark 154.000'—

V. In Tirol:
Verkauf

Das im Teilungsplan des Vermessungsamtes Landeck vom 8. Oktober 1966, BV-Nr. 21.510/66, ausgewiesene Grundstück Nr. 2172, EZ. 184 II, KG. Pfunds 114.580'—

§ 2. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Finanzen betraut.

Klaus Jonas Schmitz

148. Kundmachung des Bundesministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie vom 12. April 1967, betreffend zwei kanadische Hoheitszeichen

Auf Grund des § 4 a Abs. 2 des Markenschutzgesetzes 1953, BGBl. Nr. 38, wird im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Auswärtige Angelegenheiten kundgemacht, daß § 4 a Abs. 1 des Markenschutzgesetzes 1953 auf zwei kanadische Hoheitszeichen Anwendung findet.

Diese Hoheitszeichen sind

1. die kanadische Staatsfahne, deren Darstellung im Markenregister des Österreichischen Patentamtes für jedermann zur Einsicht aufliegt,
2. das Emblem, das aus dem roten Ahornblatt besteht, wie es im Mittelfeld der kanadischen Staatsfahne ersichtlich ist.

Bock

Schilling

149. Kundmachung des Bundeskanzleramtes vom 21. April 1967, betreffend den Beitritt Malta zum Abkommen über die Besteuerung von Straßenfahrzeugen zum privaten Gebrauch im internationalen Verkehr vom 18. Mai 1956 samt Unterzeichnungsprotokoll

Nach Mitteilung des Generalsekretärs der Vereinten Nationen hat Malta am 22. November 1966 seine Beitrittsurkunde zu dem Abkommen über die Besteuerung von Straßenfahrzeugen zum privaten Gebrauch im internationalen Verkehr samt Unterzeichnungsprotokoll (BGBl. Nr. 170/1959, letzte Kundmachung betreffend den Geltungsbereich BGBl. Nr. 285/1966) hinterlegt.

Das Abkommen ist für Malta am 20. Feber 1967 in Kraft getreten.

Klaus

150. Kundmachung des Bundeskanzleramtes vom 21. April 1967, betreffend die Satzungen des Internationalen Studienzentrums für die Erhaltung und Restaurierung von Kulturgut

Nach Mitteilung des Generaldirektors der UNESCO haben seit der unter BGBl. Nr. 202/1961 erfolgten Kundmachung der Satzungen des Internationalen Studienzentrums für die Erhaltung und Restaurierung von Kulturgut folgende weitere Staaten eine offizielle Beitrittserklärung übermittelt:

Staaten:	Datum der Hinterlegung der Beitrittsurkunde:
Kambodscha	13. Juni 1961
Mexiko	8. August 1961
Indien	2. Oktober 1961
Nigeria	12. Dezember 1961
Peru	7. Feber 1962
Guinea	19. Feber 1962
Kuwait	27. März 1962
Cypern	6. Mai 1963
Madagaskar	3. September 1963
Pakistan	2. Jänner 1964
Honduras	26. Mai 1964
Brasilien	21. August 1964
Frankreich	29. September 1964
Bundesrepublik Deutschland	30. Oktober 1964
Malta	24. August 1965
Malaysia	4. November 1966

Klaus

151. Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen als Oberste Zivilluftfahrtbehörde der Republik Österreich und der Generaldirektion der Zivilluftfahrt im Verkehrs- und Postministerium als Oberste Luftfahrtbehörde der Ungarischen Volksrepublik über die Abänderung des Anhangs 1 und 2 des Abkommens zwischen der Österreichischen Bundesregierung und der Regierung der Ungarischen Volksrepublik über den Luftverkehr vom 17. Juli 1959, BGBl. Nr. 76/1960, in der Fassung der Vereinbarung BGBl. Nr. 18/1965

Die Generaldirektion der Zivilluftfahrt im Verkehrs- und Postministerium als Oberste Luftfahrtbehörde der Ungarischen Volksrepublik und das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen als Oberste Zivilluftfahrtbehörde der Republik Österreich vereinbaren gemäß Artikel XVI Absatz 2 des Luftverkehrsabkommens vom 17. Juli 1959:

1. zu Anhang 1, Abschnitt C des Abkommens:

Die von den vertragschließenden Teilen namhaft gemachten Luftbeförderungsunternehmen sind berechtigt, planmäßige Flugdienste auf folgenden Flugstrecken, mit Verkehrsrechten der fünften Luftfreiheit zu betreiben:

Österreichische Fluglinien von internationalen Flughäfen in Österreich über internationale Flughäfen in Ungarn nach Istanbul und umgekehrt;

Ungarische Fluglinien von internationalen Flughäfen in Ungarn über internationale Flughäfen in Österreich nach Berlin-Schönefeld und umgekehrt.

2. zu Anhang 2, Abschnitt B des Abkommens:

Die Anträge auf Genehmigung nichtplanmäßiger Flüge sind von den namhaft gemachten Luftbeförderungsunternehmen mindestens 24 Stunden vor Beginn des Fluges bei der zuständigen Luftfahrtbehörde des anderen vertragschließenden Teiles einzureichen. Nichtplanmäßige Flüge sollen die planmäßigen Flugdienste nicht beeinträchtigen. Die Anträge müssen außerdem an den ersten fünf Wochentagen spätestens um 14.00 Uhr und am Samstag spätestens um 10.00 Uhr vormittags bei der zuständigen Luftfahrtbehörde einlangen. Sonntags können Anträge nicht eingebracht werden. Als zuständige Luftfahrtbehörde gilt in Ungarn die Flugsicherungsstelle (Air Traffic Control) Budapest.

3. Diese Vereinbarung tritt mit 1. April 1967 in Kraft und gilt bis 31. März 1968.

4. Die beiden Luftfahrtbehörden werden spätestens bis 30. September 1967 Beratungen gemäß

A Közlekedés-és Postaügyi Minisztérium Légügyi Főigazgatósága, mint a Magyar Népköztársaság légügyi főhatósága és a Szövetségi Közlekedés-és Villamosgazdálkodásügyi Minisztérium, mint az Osztrák Köztársaság légügyi főhatósága az 1959. július 17-én aláírt Légügyi Egyezmény XVI. cikke 2. bekezdésének megfelelően megállapodnak:

1. az Egyezmény 1. Függeléke C. fejezetéhez:

A Szerződő Felek által kijelölt légiközlekedési vállalatok az alábbi utvonalszakaszokon tartanak fenn menetrendszerű légijáratokat ötödik szabadsággal:

Osztrák légiutvonalak: Ausztriában lévő nemzetközi repülőterekről Magyarországon lévő nemzetközi repülőtereken át Istanbulba és vissza;

Magyar légiutvonalak: Magyarországon lévő nemzetközi repülőterekről Ausztriában lévő nemzetközi repülőtereken át Berlin-Schönefeld-re és vissza.

2. az Egyezmény 2. Függeléke B. fejezetéhez:

A nem-menetrendszerű járatok engedélyezése iránti igényléseket a kijelölt légiközlekedési vállalatok legalább 24 órával a repülés megkezdése előtt kötelesek a másik Fél illetékes légügyi főhatóságához eljuttatni. A nem-menetrendszerű járatok a menetrendszerű járatokat nem befolyásolhatják. Az igényléseket továbbá a hét első öt napján legkésőbb 14.00 óráig, szombaton pedig legkésőbb d. e. 10.00 óráig kell az illetékes légügyi főhatóságához eljuttatni. Vasárnap igényléseket benyújtani nem lehet. Magyarországon illetékes légügyi főhatóságként a budapesti repülésbiztonsági szolgálat (Air Traffic Control) szerepel.

3. Jelen Megállapodás 1967. április 1-ével lép hatályba és 1968. március 31-ig érvényes.

4. A két légügyi főhatóság legkésőbb 1967. szeptember 30-ig tanácskozásokat fog tartani az

Artikel XIV des Abkommens abhalten, um die Frage einer weiteren Intensivierung der Zusammenarbeit zu prüfen.

An die
Botschaft der Republik Österreich
B u d a p e s t

Egyezmény XIV. cikkének megfelelően, hogy az együttműködés további fokozásának kérdését megtárgyalják.

Die vorliegende Vereinbarung vom 8. November 1966 ist gemäß Art. XVI Abs. 2 des obgenannten Luftverkehrsabkommens durch Notenwechsel zwischen der Österreichischen Botschaft in Budapest und dem Ministerium des Äußeren der Ungarischen Volksrepublik vom 2. März 1967 beziehungsweise 7. März 1967 bestätigt worden.

Klaus

152.

LUFTVERKEHRSABKOMMEN ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG UND DER REGIERUNG DES COMMONWEALTH AUSTRALIEN

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung des Commonwealth Australien (im folgenden die Vertragschließenden Teile genannt),

Vom Wunsche geleitet, ein Luftverkehrsabkommen zu schließen, KOMMEN wie folgt ÜBEREIN:

Artikel 1. Begriffsbestimmungen

(1) Sofern sich aus dem Inhalt nichts anderes ergibt, bedeutet im Sinne dieses Abkommens der Ausdruck

- (a) „Luftfahrtbehörden“: im Falle der Österreichischen Bundesregierung das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen und jede andere Behörde, die gesetzlich ermächtigt ist, die vom vorgenannten Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen ausgeübten Funktionen oder ähnliche zu erfüllen; im Falle der Regierung des Commonwealth Australien der Generaldirektor für Zivilluftfahrt und jede Person oder Stelle, die ermächtigt ist, die vom Generaldirektor für Zivilluftfahrt ausgeübten Funktionen oder ähnliche zu erfüllen;
- (b) „Hoheitsgebiet“: in bezug auf einen Staat die Landgebiete und angrenzenden Hoheitsgewässer, die unter der Souveränität, Suzeränität, dem Schutz oder der Treuhandschaft dieses Staates stehen;

AGREEMENT BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT AND THE GOVERNMENT OF THE COMMONWEALTH OF AUSTRALIA RELATING TO AIR SERVICES

The Austrian Federal Government and the Government of the Commonwealth of Australia (hereinafter referred to as the Contracting Parties),

Desiring to conclude an agreement relating to air transport, AGREE as follows:—

Article 1. Definitions

(1) For the purposes of this Agreement, unless the context otherwise requires:—

- (a) the term “aeronautical authorities” means, in the case of the Austrian Federal Government, the Federal Ministry of Communications and of Nationalized Enterprises and any other authority legally empowered to perform the functions exercised by the Federal Ministry of Communications and of Nationalized Enterprises or similar functions; and in the case of the Commonwealth of Australia, the Director-General of Civil Aviation and any person or body authorised to perform the functions exercised by the Director-General of Civil Aviation or similar functions;
- (b) 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;

- (c) „namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen“: ein oder mehrere Fluglinienunternehmen, die ein Vertragschließender Teil dem anderen Vertragschließenden Teil gemäß Artikel 4 schriftlich namhaft gemacht hat als das oder die Fluglinienunternehmen, die ermächtigt sind, den internationalen Fluglinienverkehr gemäß den Bestimmungen des Artikels 3 durchzuführen;
- (d) „Fluglinie“: jede planmäßige Fluglinie, die von Luftfahrzeugen für die öffentliche Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post durchgeführt wird;
- (e) „internationale Fluglinie“: eine Fluglinie, die den Luftraum über dem Hoheitsgebiet von mehr als einem Staat durchquert;
- (f) „Fluglinienunternehmen“: jedes Luftbeförderungsunternehmen, das eine internationale Fluglinie anbietet oder betreibt; und
- (g) „nichtgewerbsmäßige Landung“: eine Landung für jeden anderen Zweck als die Aufnahme und das Absetzen von Fluggästen, Fracht oder Post.

(2) Der Flugstreckenplan zu diesem Abkommen bildet einen integrierenden Bestandteil des Abkommens, und alle Hinweise auf das „Abkommen“ sind auch als Hinweise auf den Flugstreckenplan zu betrachten, sofern nichts anderes bestimmt ist.

Artikel 2. Chicagoer Konvention

In dem Ausmaß, in dem sie auf den gemäß diesem Abkommen eingerichteten Fluglinienverkehr anwendbar sind, bleiben die Bestimmungen des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt (im folgenden „die Konvention“ genannt), das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnet wurde, in ihrer gegenwärtigen Form zwischen den Vertragschließenden Teilen für die Geltungsdauer dieses Abkommens in Kraft, als wären sie ein Bestandteil desselben, außer beide Vertragschließenden Teile ratifizieren eine Abänderung der Konvention, die bereits in Kraft getreten ist, in welchem Falle die abgeänderte Konvention, wie oben angeführt, in Kraft bleibt.

Artikel 3. Gewährung von Rechten

Jeder Vertragschließende Teil gewährt dem anderen Vertragschließenden Teil die in diesem Abkommen angeführten Rechte, um es dessen namhaft gemachtem Fluglinienunternehmen zu ermöglichen, internationale Fluglinien auf den im Flugstreckenplan festgelegten Strecken zu errichten und zu betreiben (im folgenden „vereinbarte Fluglinien“ beziehungsweise „festgelegte Flugstrecken“ genannt).

- (c) the term “designated airline” means an airline or airlines which one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with Article 4 as being the airline or airlines authorised to operate international air services in accordance with the provisions of Article 3;
- (d) the term “air service” means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, cargo or mail;
- (e) the term “international air service” means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State;
- (f) the term “airline” means any air transport enterprise offering or operating an international air service; and
- (g) the term “stop for non-traffic purposes” means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail.

(2) The Schedule to this Agreement forms an integral part of the Agreement, and all references to the “Agreement” shall be deemed to include reference to the Schedule except where otherwise provided.

Article 2. Chicago Convention

To the extent to which they are applicable to the air services established under this Agreement, the provisions of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7th, 1944 (hereinafter called “the Convention”), shall remain in force in their present form as between the Contracting Parties for the duration of this Agreement as if they were incorporated herein, unless both Contracting Parties ratify any amendment to the Convention which shall have come into force, in which case the Convention as amended shall remain in force as aforesaid.

Article 3. Grant of Rights

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its designated airline to establish and operate international air services on the routes specified in the Schedule (hereinafter called “agreed services” and “specified routes” respectively).

Artikel 4. Erforderliche Bewilligungen

(1) Die vereinbarten Fluglinien auf einer festgelegten Flugstrecke können nach Wahl des Vertragschließenden Teils, dem die Rechte gemäß Artikel 3 dieses Abkommens gewährt werden, sofort oder zu einem späteren Zeitpunkt in Betrieb genommen werden, aber nicht bevor:

- (a) der Vertragschließende Teil, dem die Rechte gewährt wurden, ein Fluglinienunternehmen für diese Flugstrecke namhaft gemacht hat und
- (b) der Vertragschließende Teil, der die Rechte gewährt, dem betreffenden Fluglinienunternehmen die notwendigen Bewilligungen erteilt hat. Diese Bewilligungen sind — vorbehaltlich der Bestimmungen der Absätze (2) und (3) dieses Artikels — unverzüglich zu erteilen.

(2) Ein von einem Vertragschließenden Teil namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen kann aufgefordert werden, den Luftfahrtbehörden des anderen Vertragschließenden Teils nachzuweisen, daß es in der Lage ist, die Bedingungen zu erfüllen, die in den nationalen Gesetzen und Vorschriften, die normalerweise von diesen Behörden auf den Betrieb von internationalen Fluglinien angewendet werden, festgelegt sind.

(3) Jeder Vertragschließende Teil behält sich das Recht vor, die gemäß Artikel 3 gewährten Rechte zu verweigern oder bei der Ausübung dieser Rechte in allen jenen Fällen Bedingungen aufzuerlegen, in denen

- (a) nicht nachgewiesen wird, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Kontrolle des Fluglinienunternehmens in Händen des das Fluglinienunternehmen namhaft machenden Vertragschließenden Teils oder seiner Staatsangehörigen liegen, oder
- (b) das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen es unterläßt, die in Absatz 2 dieses Artikels genannten nationalen Gesetze und Vorschriften zu befolgen.

Artikel 5. Überflugs- und Verkehrsrechte

Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Abkommens genießt das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen jedes Vertragschließenden Teils während des Betriebes einer vereinbarten Fluglinie auf einer festgelegten Flugstrecke die folgenden Rechte:

- (a) das Recht, das Hoheitsgebiet des anderen Vertragschließenden Teils ohne Landung zu überfliegen;
- (b) das Recht, in diesem Hoheitsgebiet Landungen zu nichtgewerbsmäßigen Zwecken durchzuführen, und

Article 4. Necessary Authorisations

(1) The agreed services on any specified route may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to which the rights are granted under Article 3 of this Agreement, but not before:—

- (a) the Contracting Party to which the rights have been granted has designated an airline for that route; and
- (b) the Contracting Party granting the rights has given the necessary permissions to the airline concerned. Such permissions shall, subject to the provisions of paragraphs (2) and (3) of this Article, be given without delay.

(2) An airline designated by one Contracting Party may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that it is qualified to fulfil the conditions prescribed by the national laws and regulations normally applied by those authorities to the operation of international air services.

(3) Each Contracting Party reserves the right to withhold the rights granted under Article 3 or to impose conditions on the exercise of those rights in any case where:—

- (a) it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of that Contracting Party; or
- (b) the designated airline fails to comply with the national laws and regulations referred to in paragraph (2) of this Article.

Article 5. Transit and Traffic Rights

Subject to the provisions of this Agreement, the designated airline of each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:—

- (a) the right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) the right to make stops in that territory for non-traffic purposes; and

- (c) das Recht, in diesem Hoheitsgebiet an den für diese Flugstrecke im Flugstreckenplan festgelegten Punkten Landungen durchzuführen, um im Rahmen des internationalen Verkehrs Fluggäste, Fracht oder Post abzusetzen oder aufzunehmen.

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

Artikel 6. Befreiung von Zöllen und anderen Abgaben

Kraftstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, übliche Ausrüstung und Bordvorräte, die sich an Bord von Luftfahrzeugen des namhaft gemachten Fluglinienunternehmens eines Vertragschließenden Teils bei Ankunft im Hoheitsgebiet des anderen Vertragschließenden Teils befinden oder in dessen Hoheitsgebiet an Bord dieser Luftfahrzeuge genommen werden und ohne Zustimmung der Zollbehörden aus den Luftfahrzeugen nicht ausgeladen werden, wenn sie ausschließlich zur Verwendung durch oder in Luftfahrzeugen dieses Fluglinienunternehmens beim Betrieb der vereinbarten Fluglinien bestimmt sind, sind — vorausgesetzt, daß den Zollvorschriften des letztgenannten Vertragschließenden Teils in anderer Hinsicht Rechnung getragen wird — von allen staatlichen oder örtlichen Abgaben und Gebühren, einschließlich Zoll- und Untersuchungsgebühren, die im Hoheitsgebiet des letztgenannten Vertragschließenden Teils eingehoben werden, befreit, auch wenn die Vorräte beim Flug in diesem Hoheitsgebiet in den Luftfahrzeugen verwendet oder von diesen verbraucht werden.

Article 6. Exemption from Customs and other Duties

Fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party on arrival in the territory of the other Contracting Party or taken on board those aircraft in that territory, and not unloaded from the aircraft without the consent of the customs authorities, if intended solely for use by or in aircraft of that airline in the operation of the agreed services shall, subject to compliance in other respects with the customs requirements of the latter Contracting Party, be exempted from all national or local duties and charges including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the latter Contracting Party, even though the supplies are used in or consumed by the aircraft in flights in that territory.

Artikel 7. Aufhebung und Widerruf

(1) Jeder Vertragschließende Teil behält sich das Recht vor, die gemäß Artikel 3 einem vom anderen Vertragschließenden Teil namhaft gemachten Fluglinienunternehmen gewährten Rechte aufzuheben oder zu widerrufen oder bei der Ausübung dieser Rechte Bedingungen in allen Fällen aufzuerlegen, in denen

- (a) nicht nachgewiesen wird, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Kontrolle des Fluglinienunternehmens in Händen des das Fluglinienunternehmen namhaft machenden Vertragschließenden Teils oder seiner Staatsangehörigen liegen, oder
- (b) das Fluglinienunternehmen es unterläßt, gemäß den in diesem Abkommen festgelegten Bedingungen den Betrieb durchzuführen, oder es unterläßt, die nationalen Gesetze und Vorschriften des die Rechte gewährenden Vertragschließenden Teils zu befolgen.

(2) Die in Absatz (1) dieses Artikels vorbehaltenen Rechte sind von einem Vertragschließenden Teil erst nach Beratung mit dem anderen Vertragschließenden Teil auszuüben, sofern nicht

Article 7. Suspension and Revocation

(1) Each Contracting Party reserves the right to suspend or revoke the rights granted under Article 3 in respect of an airline designated by the other Contracting Party, or to impose conditions on the exercise of those rights in any case where:—

- (a) it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of that Contracting Party; or
- (b) the airline fails to operate in accordance with the conditions specified in this Agreement or fails to comply with the national laws and regulations of the Contracting Party granting the rights.

(2) The rights reserved in paragraph (1) of this Article shall be exercised by a Contracting Party only after consultation with the other Contracting Party unless the immediate suspension

die sofortige Aufhebung der Rechte oder die sofortige Auferlegung von Bedingungen notwendig ist, um weitere Verstöße gegen nationale Gesetze und Vorschriften des erstgenannten Vertragschließenden Teils zu verhindern.

Artikel 8. Kapazitätsregelung

(1) Den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen beider Vertragschließenden Teile ist in gerechter und gleicher Weise Gelegenheit zum Betrieb der vereinbarten Fluglinien auf den festgelegten Flugstrecken zwischen ihren beiden Hoheitsgebieten zu geben.

(2) Beim Betrieb der vereinbarten Fluglinien hat das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen eines jeden Vertragschließenden Teils die Interessen des namhaft gemachten Fluglinienunternehmens des anderen Vertragschließenden Teils zu berücksichtigen, um die Fluglinien, die das letztere auf der gleichen Strecke oder einem Teil hiervon bereitstellt, nicht ungebührlich zu beeinträchtigen.

(3) Die vereinbarten Fluglinien, die von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der Vertragschließenden Teile bereitgestellt werden, müssen in engem Verhältnis zur Verkehrsnachfrage der Öffentlichkeit auf den festgelegten Flugstrecken stehen. Hauptzweck der vereinbarten Fluglinien, die von dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen bereitgestellt werden, muß es sein, ein Beförderungsangebot zur Verfügung zu stellen, das der Verkehrsnachfrage aus dem oder in das Hoheitsgebiet des Vertragschließenden Teils entspricht, der das Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat. Vorsorge für die Beförderung auf den vereinbarten Fluglinien sowohl aus wie in das Hoheitsgebiet anderer Staaten als desjenigen Staates, der das Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat, muß gemäß den allgemeinen Grundsätzen getroffen werden, daß sich die Kapazität richtet nach:

- (a) der Verkehrsnachfrage aus dem oder in das Hoheitsgebiet des Vertragschließenden Teils der das Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat,
- (b) der Verkehrsnachfrage in dem Gebiet, das das Fluglinienunternehmen durchfliegt, unter Berücksichtigung örtlicher und regionaler Fluglinien, und
- (c) den Erfordernissen des Flugliniendurchgangsverkehrs.

Artikel 9. Beförderungstarife

(1) Die Tarife für jede vereinbarte Fluglinie müssen angemessen sein, unter gebührender Berücksichtigung aller erheblichen Faktoren, ein-

of the rights or the immediate imposition of conditions is necessary to prevent further infringements of the national laws and regulations of the first mentioned Contracting Party.

Article 8. Capacity Regulation

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

(2) In operating the agreed services the designated airline of each Contracting Party shall take into consideration the interest of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes. The agreed services provided by the designated airline shall have as their primary objective the provision of capacity adequate for the requirements of traffic originating in or destined for the territory of the Contracting Party which has designated that airline. Provision for the carriage on the agreed services of traffic both originating in and destined for 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) the requirements of traffic originating in or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services; and
- (c) the requirements of through airline operations.

Article 9. Transport Tariffs

(1) The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of

schließlich Betriebskosten, angemessenen Gewinns, der Merkmale der Fluglinie (wie Geschwindigkeit und Bequemlichkeit) und der Tarife anderer Fluglinienunternehmen für jeden Teil der festgelegten Flugstrecke. Diese Tarife sind gemäß den Bestimmungen dieses Artikels festzusetzen.

(2) Tarifvereinbarung soll, wenn möglich, von den betreffenden namhaft gemachten Fluglinienunternehmen durch das Tariffestsetzungsverfahren des Internationalen Luftverkehrsverbandes erzielt werden. Wenn dies nicht möglich ist, sind die Tarife für jede der festgelegten Flugstrecken zwischen den betreffenden namhaft gemachten Fluglinienunternehmen zu vereinbaren. Auf jeden Fall unterliegen die Tarife der Genehmigung der Luftfahrtbehörden beider Vertragsschließenden Teile.

(3) Wenn die betreffenden namhaft gemachten Fluglinienunternehmen sich nicht über die Tarife einigen können oder wenn die Luftfahrtbehörden eines Vertragsschließenden Teils die ihnen gemäß den Bestimmungen des Absatzes (2) dieses Artikels vorgelegten Tarife nicht genehmigen, so sollen sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsschließenden Teile bemühen, eine Vereinbarung über diese Tarife zu erzielen.

(4) Wenn eine Vereinbarung gemäß Absatz (3) dieses Artikels nicht erzielt werden kann, so ist die Meinungsverschiedenheit gemäß den Bestimmungen des Artikels 13 dieses Abkommens beizulegen.

(5) Ein neuer oder geänderter Tarif tritt nicht in Kraft, sofern er nicht von den Luftfahrtbehörden beider Vertragsschließenden Teile genehmigt oder von einem Schiedsgericht gemäß Artikel 13 dieses Abkommens festgesetzt wird. Bis zur Festsetzung der Tarife gemäß den Bestimmungen dieses Artikels finden die bereits in Kraft stehenden Tarife Anwendung.

Artikel 10. Statistiken

Die Luftfahrtbehörden jedes Vertragsschließenden Teils haben den Luftfahrtbehörden des anderen Vertragsschließenden Teils auf Ersuchen periodische oder andere statistische Unterlagen zur Verfügung zu stellen, die billigerweise zum Zwecke der Überprüfung der Kapazität verlangt werden können, die von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen auf den vereinbarten Fluglinien bereitgestellt wird. Diese Unterlagen müssen Angaben über das Verkehrsaufkommen zum Inhalt haben, das von diesen Fluglinienunternehmen auf den vereinbarten Fluglinien in und aus dem Hoheitsgebiet des anderen Vertragsschließenden Teils befördert wurde, einschließlich der Herkunft und der Bestimmung des Verkehrs.

operation, reasonable profit, characteristics of the 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 provisions of this Article.

(2) Agreement on the tariffs shall, whenever possible, be reached by the designated airlines concerned through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. When this is not possible, tariffs in respect of each of the specified routes shall be agreed upon between the designated airlines concerned. In any case the tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(3) If the designated airlines concerned cannot agree on the tariffs, or if the aeronautical authorities of either Contracting Party do not approve the tariffs submitted to them in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement on those tariffs.

(4) If agreement under paragraph (3) of this Article cannot be reached; the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 13 of this Agreement.

(5) No new or amended tariff shall come into effect unless it is approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties or is determined by a tribunal of arbitrators under Article 13 of this Agreement. Pending determination of the tariffs in accordance with the provisions of this Article, the tariffs already in force shall apply.

Article 10. Statistics

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party upon 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. These statements shall include information relating to the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services to and from the territory of the other Contracting Party, including the origin and destination of the traffic.

Artikel 11. Registrierung

Dieses Abkommen und Abänderungen hiezu sind bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zu registrieren.

Artikel 12. Beratungen

(1) Um eine enge Zusammenarbeit bei der Durchführung dieses Abkommens sicherzustellen, werden sich die Luftfahrtbehörden der Vertragschließenden Teile auf Ersuchen einer der Behörden beraten.

(2) Wenn einer der beiden Vertragschließenden Teile es für wünschenswert erachtet, eine Bestimmung des vorliegenden Abkommens zu ändern, kann er Beratungen mit dem anderen Vertragschließenden Teil beantragen.

Diese Beratungen, die auf mündlichem oder schriftlichem Wege zwischen den Luftfahrtbehörden durchgeführt werden können, müssen innerhalb eines Zeitraumes von sechzig Tagen nach Erhalt des Ersuchens beginnen. Die auf diese Weise vereinbarten Änderungen treten in Kraft, sobald sie durch diplomatischen Notenaustausch bestätigt worden sind.

(3) Änderungen zum Flugstreckenplan dieses Abkommens können durch Vereinbarung zwischen den zuständigen Luftfahrtbehörden der Vertragschließenden Teile erfolgen und treten in Kraft, sobald sie durch einen diplomatischen Notenaustausch bestätigt worden sind.

(4) Wenn ein allgemeines mehrseitiges Übereinkommen über den Luftverkehr in bezug auf beide Vertragschließende Teile in Kraft tritt, so wird dieses Abkommen in der Weise abgeändert, daß es den Bestimmungen dieses Übereinkommens entspricht.

Artikel 13. Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

(1) Wenn eine Meinungsverschiedenheit zwischen den Vertragschließenden Teilen hinsichtlich der Auslegung oder der Anwendung dieses Abkommens entsteht, werden sich die Vertragschließenden Teile in erster Linie bemühen, diese im Verhandlungswege beizulegen.

(2) Wenn die Vertragschließenden Teile keine Einigung im Verhandlungswege erzielen, kann die Meinungsverschiedenheit auf Antrag eines Vertragschließenden Teils einem aus drei Schiedsrichtern bestehenden Schiedsgericht zur Entscheidung unterbreitet werden. Einer dieser Schiedsrichter wird von je einem Vertragschließenden Teil und der dritte von den beiden auf diese Weise namhaft gemachten ernannt. Jeder der Vertragschließenden Teile hat einen Schiedsrichter innerhalb eines Zeitraumes von sechzig Tagen vom Zeitpunkt des Erhalts einer diplomatischen Note eines Vertragschließenden Teils durch den

Article 11. Registration

This Agreement and amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

Article 12. Consultations

(1) In order to ensure close collaboration in the performance of this Agreement the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult on request of either of the authorities.

(2) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party. Such consultation, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty days from the date of the request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of notes through diplomatic channels.

(3) Modifications to the Schedule of this Agreement may be made by agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall come into force when they have been confirmed by an exchange of notes through diplomatic channels.

(4) If a general multilateral convention concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of that convention.

Article 13. Settlement of Disputes

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty days.

anderen Vertragsschließenden Teil, worin die Beilegung der Meinungsverschiedenheit im Schiedsverfahren beantragt wird, namhaft zu machen und der dritte Schiedsrichter ist innerhalb eines weiteren Zeitraumes von sechzig Tagen zu ernennen. Wenn einer der Vertragsschließenden Teile einen Schiedsrichter innerhalb des vorgesehenen Zeitraumes nicht ernennt oder wenn der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb des festgelegten Zeitraumes ernannt wird, kann der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation von jedem Vertragsschließenden Teil ersucht werden, einen oder erforderlichenfalls mehrere Schiedsrichter zu ernennen.

(3) Die Vertragsschließenden Teile verpflichten sich, jeder gemäß Absatz (2) dieses Artikels ergangenen Entscheidung nachzukommen.

Artikel 14. Kündigung

Jeder Vertragsschließende Teil kann jederzeit dem anderen seine Absicht mitteilen, dieses Abkommen zu kündigen. Eine Abschrift dieser Mitteilung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zu übersenden. Dieses Abkommen tritt ein Jahr nach dem Zeitpunkt des Erhalts der genannten Mitteilung durch den anderen Vertragsschließenden Teil außer Kraft, sofern die Mitteilung nicht durch Vereinbarung zwischen den Vertragsschließenden Teilen vor Ablauf dieses Zeitraumes zurückgezogen wird. Wenn der andere Vertragsschließende Teil es verabsäumt, den Inhalt der Mitteilung zu bestätigen, gilt die Mitteilung vierzehn Tage nach Erhalt der Abschrift durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation als eingelangt.

Artikel 15. Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt zum Zeitpunkt seiner Unterzeichnung in Kraft.

ZU URKUND DESSEN haben die von ihren Regierungen hiezuhörig bevollmächtigten Unterfertigten dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen zu Wien, am 22. März im Jahre eintausendneunhundertsechzig in zweifacher Ausfertigung in deutscher und englischer Sprache, wobei beide Texte in gleicher Weise verbindlich sind.

Für die Österreichische Bundesregierung:

Dr. Lujo Tončić m. p.

Für die Regierung des Commonwealth
Australien:

Malcolm Morris m. p.

If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires.

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

Article 14. Termination

Either of the Contracting Parties may at any time give to the other notice of its intention to terminate this Agreement. A copy of the notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate one year after the date of receipt by the other Contracting Party of the said notice unless by agreement between the Contracting Parties the notice is withdrawn before the expiration of that period. If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt of the notice, the notice shall be deemed to have been received fourteen days after the International Civil Aviation Organisation has received its copy.

Article 15. Coming into Force

This Agreement shall enter into force on the date of signature.

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

Done at Vienna this 22nd day of March in the year one thousand nine hundred and sixty seven in duplicate in the German and English languages both of which shall be equally authentic.

For the Austrian Federal Government:

Dr. Lujo Tončić m. p.

For the Government of the Commonwealth of
Australia:

Malcolm Morris m. p.

FLUGSTRECKENPLAN

(1) Die von dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen Australiens in beiden Richtungen zu befliegende Flugstrecke:

Australien über Zwischenpunkte einschließlich Punkte in Afrika nach Wien und darüber hinaus über Zwischenpunkte nach dem Vereinigten Königreich.

(2) Die von dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen Österreichs in beiden Richtungen zu befliegende Flugstrecke:

Österreich über Zwischenpunkte einschließlich Punkte in Afrika nach Darwin und Sydney.

Punkte auf jeder obgenannten Flugstrecke können nach Wahl des betreffenden namhaft gemachten Fluglinienunternehmens auf einem oder allen Flügen ausgelassen werden, vorausgesetzt, daß eine vereinbarte Fluglinie ihren Ausgangs- oder Endpunkt im Hoheitsgebiet des Vertragschließenden Teils hat, der das Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat.

SCHEDULE

(1) The route to be operated in both directions by the designated airline of Australia:—

Australia via intermediate points, including points in Africa, to Vienna and beyond via intermediate points to the United Kingdom.

(2) The route to be operated in both directions by the designated airline of Austria:—

Austria via intermediate points, including points in Africa, to Darwin and Sydney.

Points on any of the above routes may at the option of the designated airline concerned be omitted on any or all flights, provided that an agreed service shall have its starting point or terminal in the territory of the Contracting Party designating the airline.

Das vorliegende Abkommen samt Flugstreckenplan ist gemäß seinem Artikel 15 am 22. März 1967 in Kraft getreten.

Klaus