

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 1971

Ausgegeben am 18. Mai 1971

51. Stück

- 159.** Kundmachung: Änderungen der Statuten der „EUROFIMA“, Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale
- 160.** Kundmachung: Beitritt der Vereinigten Staaten von Amerika zur Satzung des Internationalen Studienzentrums für die Restaurierung von Kulturgut
- 161.** Protokoll zur Änderung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr

159. Kundmachung des Bundeskanzlers vom 22. April 1971 betreffend Änderungen der Statuten der „EUROFIMA“, Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale

Die am 26. Feber 1970 in Basel abgehaltene außerordentliche Generalversammlung der „EUROFIMA“, Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale, hat folgende Änderungen der eine Anlage zum Abkommen über die Gründung der „EUROFIMA“, Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale, bildenden Statuten, BGBl. Nr. 85/1961, in der Fassung der Kundmachung BGBl. Nr. 248/1965 beschlossen:

Artikel 5 hat zu lauten:

Article 5	Artikel 5	Articolo 5
« Le capital social de la Société s'élève à 300 millions de francs suisses. Il est divisé en 30.000 actions d'une valeur nominale de 10.000'— francs suisses.	„Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 300 Millionen Schweizer Franken. Es ist eingeteilt in 30.000 Aktien mit einem Nennwert von 10.000'— Schweizer Franken.	« Il capitale sociale della Società è fissato in 300 milioni di franchi svizzeri. Esso è diviso in 30.000 azioni del valore nominale di 10.000 franchi svizzeri ciascuna.
Après la deuxième augmentation de capital (1970) la répartition des actions s'établit comme suit:	Die Aktien sind nach Vornahme der zweiten Kapitalerhöhung (1970) wie folgt verteilt:	Dopo il secondo aumento di capitale (1970) le azioni sono ripartite come segue:
Chemin de fer fédéral allemand 7500 actions	Deutsche Bundesbahn 7500 Aktien	Ferrovie Federali germanica 7500 azioni
Société Nationale des Chemins de fer français 7500 actions	Nationalgesellschaft der Französischen Eisenbahnen 7500 Aktien	Società Nazionale delle Ferrovie francesi 7500 azioni
Chemins de fer italiens de l'Etat 4050 actions	Italienische Staatsbahnen 4050 Aktien	Ferrovie italiane dello Stato 4050 azioni
Société Nationale des Chemins de fer belges 3000 actions	Nationalgesellschaft der Belgischen Eisenbahnen 3000 Aktien	Società Nazionale delle Ferrovie belghe 3000 azioni
Chemins de fer néerlandais SA 1800 actions	Niederländische Eisenbahnen AG 1800 Aktien	Ferrovie olandesi SA 1800 azioni
Réseau National des Chemins de fer espagnols 1550 actions	Nationalverwaltung der Spanischen Eisenbahnen 1550 Aktien	Rete Nazionale delle Ferrovie spagnuole 1550 azioni

Chemins de fer fédéraux suisses	1500 actions	Schweizerische Bundesbahnen	1500 Aktien	Ferrovie Federali svizzere	1500 azioni
Communauté des Chemins de fer yougoslaves	900 actions	Gemeinschaft der Jugoslawischen Eisenbahnen	900 Aktien	Comunità delle Ferrovie jugoslave	900 azioni
Chemins de fer de l'Etat de Suède	600 actions	Schwedische Staatsbahnen	600 Aktien	Ferrovie svedesi dello Stato	600 azioni
Société Nationale des Chemins de fer luxembourgeois	600 actions	Nationalgesellschaft der Luxemburgischen Eisenbahnen	600 Aktien	Società Nazionale delle Ferrovie lussemburghesi	600 azioni
Chemins de fer fédéraux autrichiens	600 actions	Österreichische Bundesbahnen	600 Aktien	Ferrovie Federali austriache	600 azioni
Compagnie des Chemins de fer portugais	300 actions	Portugiesische Eisenbahngesellschaft	300 Aktien	Compagnia delle Ferrovie portoghesi	300 azioni
Chemins de fer de l'Etat hellénique	60 actions	Griechische Staatsbahnen	60 Aktien	Ferrovie greche dello Stato	60 azioni
Chemins de fer d'Etat de la République Turque	20 actions	Staatseisenbahnen der Türkischen Republik	20 Aktien	Ferrovie di Stato della Repubblica turca	20 azioni
Chemins de fer de l'Etat danois	10 actions	Dänische Staatsbahnen	10 Aktien	Ferrovie danesi dello Stato	10 azioni
Chemins de fer de l'Etat norvégien	10 actions »	Norwegische Staatsbahnen	10 Aktien“	Ferrovie norvegesi dello Stato	10 azioni »

Artikel 6 hat zu lauten:

Article 6	Artikel 6	Articolo 6
« A la fondation de la Société, sur 5000 actions représentant le capital initial, 1270 actions ont été libérées en numéraire et 3730 actions par apport de wagons. Pour ces dernières actions, la répartition était la suivante:	„Bei der Gründung der Gesellschaft wurden von den 5000 Aktien, welche das Anfangskapital darstellten, 1270 Aktien in bar und 3730 Aktien durch Einbringen von Güterwagen liberiert und zwar letztere wie folgt:	« Alla fondazione della Società, sulle 5000 azioni rappresentanti il capitale iniziale, 1270 azioni sono state liberate con versamenti in denari e 3730 azioni mediante apporto di carri. Per queste ultime azioni, le ripartizione era la seguente:
— Le Chemin de fer fédéral allemand a fait apport de wagons d'une valeur globale de 11.700.000'— francs suisses et a reçu en paiement de cet apport 1170 actions représentant au total un capital nominal de 11.700.000'— francs suisses.	— Die Deutsche Bundesbahn brachte Güterwagen im Gesamtwert von 11,700.000'— Schweizer Franken ein und erhielt dafür 1170 Aktien im Nominalwert von zusammen 11,700.000'— Schweizer Franken.	— La Ferrovia Federale germanica ha dato in apporto carri per un valore totale di 11.700.000'— franchi svizzeri e ha ricevuto in corrispettivo di questo apporto, 1170 azioni per un valore nominale di 11.700.000'— franchi svizzeri.
— La Société Nationale des Chemins de fer français a fait apport de wagons d'une valeur globale de 11.700.000'— francs suisses et a reçu en paiement de cet apport 1170 actions repré-	— Die Nationalgesellschaft der Französischen Eisenbahnen brachte Güterwagen im Gesamtwert von 11,700.000'— Schweizer Franken ein und erhielt dafür 1170 Aktien im Nominalwert von zusammen	— La Società delle Ferrovie francesi ha dato in apporto carri per un valore totale di 11.700.000'— franchi svizzeri e ha ricevuto in corrispettivo di questo apporto, 1170 azioni per un valore nomi-

sentant au total un capital nominal de 11.700.000'— francs suisses.	11,700.000'— Schweizer Franken.	nale di 11.700.000'— franchi svizzeri.
— Les Chemins de fer italiens de l'Etat ont fait apport de wagons d'une valeur globale de 6.300.000'— francs suisses et ont reçu en paiement de cet apport 630 actions représentant au total un capital nominal de 6.300.000'— francs suisses.	— Die Italienischen Staatsbahnen brachten Güterwagen im Gesamtwert von 6,300.000'— Schweizer Franken ein und erhielten dafür 630 Aktien im Nominalwert von zusammen 6,300.000'— Schweizer Franken.	— Le Ferrovie italiane dello Stato hanno dato in apporto carri per un valore totale di 6.300.000'— franchi svizzeri e hanno ricevuto in corrispettivo di questo apporto, 630 azioni per un valore nominale di 6.300.000'— franchi svizzeri.
— La Société Nationale des Chemins de fer belges a fait apport de wagons d'une valeur globale de 4.900.000'— francs suisses et a reçu en paiement de cet apport 490 actions représentant au total un capital nominal de 4.900.000'— francs suisses.	— Die Nationalgesellschaft der Belgischen Eisenbahnen brachte Güterwagen im Gesamtwert von 4,900.000'— Schweizer Franken ein und erhielt dafür 490 Aktien im Nominalwert von zusammen 4,900.000'— Schweizer Franken.	— La Società Nazionale delle Ferrovie belghe ha dato in apporto carri per un valore totale di 4.900.000'— franchi svizzeri e ha ricevuto in corrispettivo di questo apporto, 490 azioni per un valore nominale di 4.900.000'— franchi svizzeri.
— Les Chemins de fer néerlandais SA ont fait apport de wagons d'une valeur globale de 2.700.000'— francs suisses et ont reçu en paiement de cet apport 270 actions représentant au total un capital nominal de 2.700.000'— francs suisses.	— Die Niederländischen Eisenbahnen AG brachten Güterwagen im Gesamtwert von 2,700.000'— Schweizer Franken ein und erhielten dafür 270 Aktien im Nominalwert von zusammen 2,700.000'— Schweizer Franken.	— Le Ferrovie olandesi SA hanno dato in apporto carri per un valore totale di 2.700.000'— franchi svizzeri e hanno ricevuto in corrispettivo di questo apporto, 270 azioni per un valore nominale di 2.700.000'— franchi svizzeri.
Les listes numériques des wagons apportés et les protocoles d'estimation étaient annexés aux documents d'origine. »	Den Gründungsakten waren die Nummernverzeichnisse der eingebrachten Güterwagen und die Schätzungsprotokolle beigegeben.“	Le liste numeriche dei carri dati in apporto ed i protocolli di stima di questi carri erano allegati ai documenti d'origine. »

Die deutsche Fassung des Artikels 21 hat zu lauten:

Artikel 21

„Die Generalversammlung wählt für die Dauer ihres Mandates als Mitglied des Verwaltungsrates den Präsidenten und die Vizepräsidenten des Verwaltungsrates, welche wiederwählbar sind.

Der Verwaltungsrat kann einen Sekretär beiziehen, der nicht Mitglied des Verwaltungsrates ist. Ist der Präsident verhindert, so wird die Sitzung von einem der Vizepräsidenten oder im Verhinderungsfalle durch das älteste anwesende Mitglied des Verwaltungsrates geleitet.“

Die Änderungen der Art. 5 und 6 sind am 10. Juni 1970, jene der deutschen Fassung des Art. 21 am Tage der Beschlußfassung in Kraft getreten.

Kreisky

160. Kundmachung des Bundeskanzlers vom 26. April 1971 betreffend den Beitritt der Vereinigten Staaten von Amerika zur Satzung des Internationalen Studienzentrums für die Restaurierung von Kulturgut

Nach Mitteilung des Generaldirektors der UNESCO haben die Vereinigten Staaten von

Amerika am 20. Jänner 1971 ihre Beitrittsurkunde zur Satzung des Internationalen Studienzentrums für die Erhaltung und Restaurierung von Kulturgut (BGBl. Nr. 202/1961, letzte Kundmachung betreffend den Geltungsbereich BGBl. Nr. 371/1969) hinterlegt.

Kreisky

161.

Nachdem das am 28. September 1955 in Den Haag abgeschlossene Protokoll zur Änderung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, unterzeichnet in Warschau am 12. Oktober 1929, welches also lautet:

PROTOCOL	PROTOCOLE	(Übersetzung) PROTOKOLL
to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929	portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929	zur Änderung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, unterzeichnet in Warschau am 12. Oktober 1929 *)
THE GOVERNMENTS UNDERSIGNED	LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNES	DIE UNTERZEICHNETEN REGIERUNGEN,
CONSIDERING that it is desirable to amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929,	CONSIDERANT qu'il est souhaitable d'amender la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 Octobre 1929,	IN DER ERWAGUNG, daß es wünschenswert ist, das Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, unterzeichnet in Warschau am 12. Oktober 1929, zu ändern,
HAVE AGREED as follows:	SONT CONVENUS de ce qui suit:	SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:
CHAPTER I Amendments to the Convention	CHAPITRE PREMIER Amendements à la Convention	KAPITEL I Änderungen des Abkommens
Article I	Article premier	Artikel I
In Article 1 of the Convention —	A l'article premier de la Convention —	Zu Artikel 1 des Abkommens.
a) paragraph 2 shall be deleted and replaced by the following: —	a) l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante:—	a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:
"2. For the purposes of this Convention, the expression 'international carriage' means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two High Contracting Parties or within the territory of a single High Contracting Party if there is an	« 2. Est qualifié « transport international », au sens de la présente Convention, tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux Hautes Parties Contractantes, soit sur le territoire d'une seule Haute Partie Contractante si une escale est prévue sur le territoire d'un	„(2) als ‚internationale Beförderung‘ im Sinne dieses Abkommens ist jede Beförderung anzusehen, bei der nach den Vereinbarungen der Parteien der Abgangsort und der Bestimmungsort, gleichviel ob eine Unterbrechung der Beförderung oder ein Fahrzeugwechsel stattfindet oder nicht, in den Gebieten von zwei der Hohen Vertragschließenden Teile liegen oder, wenn diese Orte zwar im Gebiet nur eines Hohen Vertragschließen-

*) Siehe BGBl. Nr. 286/1961

agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a High Contracting Party. Carriage between two points within the territory of a single High Contracting Party without an agreed stopping place within the territory of another State is not international carriage for the purposes of this Convention."

b) paragraph 3 shall be deleted and replaced by the following: —

"3. Carriage to be performed by several successive air carriers is deemed, for the purposes of this Convention, to be one undivided carriage if it has been regarded by the parties as a single operation, whether it had been agreed upon under the form of a single contract or of a series of contracts, and it does not lose its international character merely because one contract or a series of contracts is to be performed entirely within the territory of the same State."

Article II

In Article 2 of the Convention —

paragraph 2 shall be deleted and replaced by the following: —

"2. This Convention shall not apply to carriage of mail and postal packages."

Article III

In Article 3 of the Convention —

a) paragraph 1 shall be deleted and replaced by the following: —

autre Etat, même si cet Etat n'est pas une Haute Partie Contractante. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'une seule Haute Partie Contractante n'est pas considéré comme international au sens de la présente Convention. »

b) l'alinéa 3 est supprimé et remplacé par la disposition suivante:—

« 3. Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs par air successifs est censé constituer pour l'application de la présente Convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un même Etat. »

Article II

A l'article 2 de la Convention —

l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante:—

« 2. La présente Convention ne s'applique pas au transport du courrier et des colis postaux. »

Article III

A l'article 3 de la Convention —

a) l'alinéa 1^{er} est supprimé et remplacé par la disposition suivante:—

den Teils liegen, aber eine Zwischenlandung in dem Gebiet eines anderen Staates vorgesehen ist, selbst wenn dieser Staat kein Hoher Vertragschließender Teil ist. Die Beförderung zwischen zwei Orten innerhalb des Gebietes nur eines Hohen Vertragsschließenden Teiles ohne eine solche Zwischenlandung gilt nicht als internationale Beförderung im Sinne dieses Abkommens."

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Ist eine Beförderung von mehreren aufeinanderfolgenden Luftfrachtführern auszuführen, so gilt sie bei der Anwendung dieses Abkommens als eine einzige Beförderung, sofern sie von den Parteien als einheitliche Leistung vereinbart worden ist. Hierbei macht es keinen Unterschied, ob der Beförderungsvertrag in der Form eines einzigen Vertrages oder einer Reihe von Verträgen geschlossen worden ist. Eine solche Beförderung verliert ihre Eigenschaft als internationale Beförderung nicht dadurch, daß ein Vertrag oder eine Reihe von Verträgen ausschließlich im Gebiet ein und desselben Staates zu erfüllen ist.“

Artikel II

Zu Artikel 2 des Abkommens.

Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Dieses Abkommen ist auf die Beförderung von Brief- und Paketpost nicht anzuwenden.“

Artikel III

Zu Artikel 3 des Abkommens.

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

“1. In respect of the carriage of passengers a ticket shall be delivered containing:

- a) an indication of the places of departure and destination;
- b) if the places of departure and destination are within the territory of a single High Contracting Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place;
- c) a notice to the effect that, if the passenger's journey involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure, the Warsaw Convention may be applicable and that the Convention governs and in most cases limits the liability of carriers for death or personal injury and in respect of loss of or damage to baggage.”

b) paragraph 2 shall be deleted and replaced by the following: —

“2. The passenger ticket shall constitute prima facie evidence of the conclusion and conditions of the contract of carriage. The absence, irregularity or loss of the passenger ticket does not affect the existence or the validity of the contract of carriage which shall, none the less, be subject to the rules of this Convention. Nevertheless, if, with the consent of the carrier, the passenger embarks without a passenger ticket having been delivered, or if the ticket does not include the notice required by paragraph 1 c) of this Article, the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of Article 22.”

« 1. Dans le transport de passagers, un billet de passage doit être délivré, contenant:

- a) l'indication des points de départ et de destination;
- b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;
- c) un avis indiquant que si les passagers entreprennent un voyage comportant une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, leur transport peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésion corporelle, ainsi qu'en cas de perte ou d'avarie des bagages. »

b) l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante:—

« 2. Le billet de passage fait foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport. L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois, si, du consentement du transporteur, le passager s'embarque sans qu'un billet de passage ait été délivré, ou si le billet ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1 c) du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22. »

„(1) Bei der Beförderung von Reisenden ist ein Flugschein auszustellen, der enthält:

- a) die Angabe des Abgangs- und Bestimmungsortes;
- b) falls Abgangs- und Bestimmungsort im Gebiet ein und desselben Hohen Vertragsschließenden Teiles liegen, jedoch eine oder mehrere Zwischenlandungen im Gebiet eines anderen Staates vorgesehen sind, die Angabe eines dieser Zwischenlandepunkte;
- c) einen Hinweis darauf, daß die Beförderung der Reisenden im Fall einer Reise, bei welcher der endgültige Bestimmungsort oder ein Zwischenlandepunkt in einem anderen Land als dem Abgangsland liegt, dem Warschauer Abkommen unterliegen kann, das in der Regel die Haftung des Luftfrachtführers für Tod oder Körperverletzung sowie für Verlust oder Beschädigung von Gepäck beschränkt.“

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Der Flugschein beweist, bis zum Nachweis des Gegenteils, den Abschluß und die Bedingungen des Beförderungsvertrags. Auf den Bestand und die Wirksamkeit des Beförderungsvertrags ist es ohne Einfluß, wenn der Flugschein fehlt, nicht ordnungsmäßig ist oder in Verlust gerät; auch in diesen Fällen unterliegt der Vertrag den Vorschriften dieses Abkommens. Besteigt jedoch der Reisende mit Zustimmung des Luftfrachtführers das Luftfahrzeug, ohne daß ein Flugschein ausgestellt worden ist, oder enthält der Flugschein nicht den in Absatz 1 Buchstabe c vorgeschriebenen Hinweis, so kann sich der Luftfrachtführer nicht auf die Vorschriften des Artikels 22 berufen.“

Article IV	Article IV	Artikel IV
In Article 4 of the Convention —	A l'article 4 de la Convention —	Zu Artikel 4 des Abkommens.
a) paragraphs 1, 2 and 3 shall be deleted and replaced by the following: —	a) les alinéas 1, 2 et 3 sont supprimés et remplacés par la disposition suivante:—	a) Die Absätze 1, 2 und 3 werden aufgehoben und durch folgende Bestimmung ersetzt:
“1. In respect of the carriage of registered baggage, a baggage check shall be delivered, which, unless combined with or incorporated in a passenger ticket which complies with the provisions of Article 3, paragraph 1, shall contain:	« 1. Dans le transport de bagages enregistrés, un bulletin de bagages doit être délivré qui, s'il n'est pas combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1 ^{er} , ou n'est pas inclus dans un tel billet, doit contenir:	„(1) Bei der Beförderung von aufgegebenem Reisegepäck ist ein Fluggepäcksschein auszustellen. Wenn der Fluggepäcksschein mit einem den Vorschriften des Artikels 3 Abs. 1 entsprechenden Flugschein nicht verbunden oder in ihn nicht aufgenommen ist, muß er enthalten:
a) an indication of the places of departure and destination;	a) l'indication des points de départ et de destination;	a) die Angabe des Abgangs- und Bestimmungsortes;
b) if the places of departure and destination are within the territory of a single High Contracting Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place;	b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;	b) falls Abgangs- und Bestimmungsort im Gebiet ein und desselben Hohen Vertragschließenden Teiles liegt, jedoch eine oder mehrere Zwischenlandungen im Gebiet eines anderen Staates vorgesehen sind, die Angabe eines dieser Zwischenlandepunkte;
c) a notice to the effect that; if the carriage involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure, the Warsaw Convention may be applicable and that the Convention governs and in most cases limits the liability of carriers in respect of loss of or damage to baggage.”	c) un avis indiquant que, si le transport comporte une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, il peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité du transporteur en cas de perte ou d'avarie des bagages.»	c) einen Hinweis darauf, daß die Beförderung, falls der endgültige Bestimmungsort oder ein Zwischenlandepunkt in einem anderen Land als dem Abgangsland liegt, dem Warschauer Abkommen unterliegen kann, das in der Regel die Haftung des Luftfrachtführers für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck beschränkt.“
b) paragraph 4 shall be deleted and replaced by the following: —	b) l'alinéa 4 est supprimé et remplacé par la disposition suivante:—	b) Absatz 4 wird aufgehoben und durch folgende Bestimmung ersetzt:
“2. The baggage check shall constitute prima facie evidence of the registration of the baggage and of the conditions of the contract of carriage. The absence, irregularity or loss of the baggage check does not affect the existence or the validity of the contract of carriage which shall, none the less, be subject to the rules of this Convention. Nevertheless, if the carrier takes charge of the baggage without a baggage check having been delivered or if the	« 2. Le bulletin de bagages fait foi, jusqu'à preuve contraire, de l'enregistrement des bagages et des conditions du contrat de transport. L'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention. Toutefois, si le transporteur accepte la garde des bagages sans qu'un bulletin ait été délivré ou si, dans le cas où le bulletin n'est pas	„(2) Der Fluggepäcksschein beweist, bis zum Nachweis des Gegenteils, die Aufgabe des Reisegepäckes und die Bedingungen des Beförderungsvertrages. Auf den Bestand und die Wirksamkeit des Beförderungsvertrags ist es ohne Einfluß, wenn der Fluggepäcksschein fehlt, nicht ordnungsmäßig ist oder in Verlust gerät; auch in diesen Fällen unterliegt der Vertrag den Vorschriften dieses Abkommens. Nimmt jedoch der Luftfrachtführer das Reisegepäck in seine

baggage check (unless combined with or incorporated in the passenger ticket which complies with the provisions of Article 3, paragraph 1 c)) does not include the notice required by paragraph 1 c) of this Article, he shall not be entitled to avail himself of the provisions of Article 22, paragraph 2."

combiné avec un billet de passage conforme aux dispositions de l'article 3, alinéa 1 c), ou n'est pas inclus dans un tel billet, il ne comporte pas l'avis prescrit à l'alinéa 1 c) du présent article, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2. »

Obhut, ohne einen Fluggepäckschein auszustellen, oder fehlt im Fluggepäckschein, wenn er mit einem den Vorschriften des Artikels 3 Abs. 1 entsprechenden Flugschein nicht verbunden oder in ihn nicht aufgenommen ist, der in Absatz 1 Buchstabe c geforderte Hinweis, so kann sich der Luftfrachtführer nicht auf die Vorschriften des Artikels 22 Abs. 2 berufen."

Article V

In Article 6 of the Convention: —

paragraph 3 shall be deleted and replaced by the following: —

"3. The carrier shall sign prior to the loading of the cargo on board the aircraft."

Article V

A l'article 6 de la Convention —

l'alinéa 3 est supprimé et remplacé par la disposition suivante:—

« 3. La signature du transporteur doit être apposée avant l'embarquement de la marchandise à bord de l'aéronef. »

Artikel V

Zu Artikel 6 des Abkommens.

Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Der Luftfrachtführer muß vor Verladung des Gutes in das Luftfahrzeug unterzeichnen.“

Article VI

Article 8 of the Convention shall be deleted and replaced by the following: —

"The air waybill shall contain:

- a) an indication of the places of departure and destination;
- b) if the places of departure and destination are within the territory of a single High Contracting Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place;
- c) a notice to the consignor to the effect that, if the carriage involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure, the Warsaw Convention may be applicable and that the Convention governs and in most cases limits the liability of carriers in respect of loss of or damage to cargo."

Article VI

L'article 8 de la Convention est supprimé et remplacé par la disposition suivante:—

« La lettre de transport aérien doit contenir:

- a) l'indication des points de départ et de destination;
- b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;
- c) un avis indiquant aux expéditeurs que, si le transport comporte une destination finale ou une escale dans un pays autre que le pays de départ, il peut être régi par la Convention de Varsovie qui, en général, limite la responsabilité des transporteurs en cas de perte ou d'avarie des marchandises. »

Artikel VI

Artikel 8 des Abkommens erhält folgende Fassung:

„Der Luftfrachtbrief muß enthalten:

- a) die Angabe des Abgangs- und Bestimmungsortes;
- b) falls Abgangs- und Bestimmungsort im Gebiet ein und desselben Hohen Vertragsschließenden Teiles liegen, jedoch eine oder mehrere Zwischenlandungen im Gebiet eines anderen Staates vorgesehen sind, die Angabe eines dieser Zwischenlandepunkte;
- c) einen Hinweis für den Absender, daß die Beförderung, wenn der endgültige Bestimmungsort oder ein Zwischenlandepunkt in einem anderen Land als dem Abgangsland liegt, dem Warschauer Abkommen unterliegen kann, das in der Regel die Haftung des Luftfrachtführers für Verlust oder Beschädigung von Gütern beschränkt.“

Article VII Article 9 of the Convention shall be deleted and replaced by the following: — “If, with the consent of the carrier, cargo is loaded on board the aircraft without an air waybill having been made out, or if the air waybill does not include the notice required by Article 8, paragraph c), the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of Article 22, paragraph 2.”	Article VII L'article 9 de la Convention est supprimé et remplacé par la disposition suivante:— « Si, du consentement du transporteur, des marchandises sont embarquées, à bord de l'aéronef sans qu'une lettre de transport aérien ait été établie ou si celle-ci ne comporte pas l'avis prescrit à l'article 8, alinéa c), le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22, alinéa 2. »	Artikel VII Artikel 9 des Abkommens erhält folgende Fassung: „Wird ein Gut mit Zustimmung des Luftfrachtführers in das Luftfahrzeug verladen, ohne daß ein Luftfrachtbrief ausgestellt worden ist, oder enthält der Luftfrachtbrief nicht den in Artikel 8 Buchstabe c vorgeschriebenen Hinweis, so kann sich der Luftfrachtführer nicht auf die Vorschriften des Artikels 22 Abs. 2 berufen.“
Article VIII In Article 10 of the Convention: — paragraph 2 shall be deleted and replaced by the following: — “2. The consignor shall indemnify the carrier against all damage suffered by him, or by any other person to whom the carrier is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements furnished by the consignor.”	Article VIII A l'article 10 de la Convention — l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante:— « 2. Il supportera la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée à raison de ses indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes. »	Artikel VIII Zu Artikel 10 des Abkommens. Absatz 2 erhält folgende Fassung: „(2) Er haftet dem Luftfrachtführer für jeden Schaden, den dieser oder ein Dritter, dem der Luftfrachtführer verantwortlich ist, dadurch erleidet, daß diese Angaben und Erklärungen unrichtig, ungenau oder unvollständig sind.“
Article IX To Article 15 of the Convention — the following paragraph shall be added: — “3. Nothing in this Convention prevents the issue of a negotiable air waybill.”	Article IX A l'article 15 de la Convention — l'alinéa suivant est inséré:— « 3. Rien dans la présente Convention n'empêche l'établissement d'une lettre de transport aérien négociable. »	Artikel IX Zu Artikel 15 des Abkommens. Folgender Absatz wird hinzugefügt: „(3) Dieses Abkommen steht der Ausstellung eines begebaren Luftfrachtbriefes nicht entgegen.“
Article X Paragraph 2 of Article 20 of the Convention shall be deleted.	Article X L'alinéa 2 de l'article 20 de la Convention est supprimé.	Artikel X Absatz 2 des Artikels 20 des Abkommens wird aufgehoben.
Article XI Article 22 of the Convention shall be deleted and replaced by the following: —	Article XI L'article 22 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:—	Artikel XI Artikel 22 des Abkommens erhält folgende Fassung:
“Article 22 1. In the carriage of persons the liability of the carrier for each passenger is limited to the sum of two hundred and fifty thousand francs. Where, in accordance with the law of the court seised of the case, damages may be awarded in the form	« Article 22 1. Dans le transport des personnes, la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est limitée à la somme de deux cent cinquante mille francs. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme	„Artikel 22 (1) Bei der Beförderung von Personen haftet der Luftfrachtführer jedem Reisenden gegenüber nur bis zu einem Betrage von 250.000 Franken. Kann nach dem Recht des angerufenen Gerichtes die Entschädigung in Form einer Geldrente fest-

of periodical payments, the equivalent capital value of the said payments shall not exceed two hundred and fifty thousand francs. Nevertheless, by special contract, the carrier and the passenger may agree to a higher limit of liability.

2. a) In the carriage of registered baggage and of cargo, the liability of the carrier is limited to a sum of two hundred and fifty francs per kilogramme, unless the passenger or consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless he proves that that sum is greater than the passenger's or consignor's actual interest in delivery at destination.

b) In the case of loss, damage or delay of part of registered baggage or cargo, or of any object contained therein, the weight to be taken into consideration in determining the amount to which the carrier's liability is limited shall be only the total weight of the package or packages concerned. Nevertheless, when the loss, damage or delay of a part of the registered baggage or cargo, or of an object contained therein, affects the value of other packages covered by the same baggage check or the same air waybill, the total weight of such package or packages shall also be taken into consideration in determining the limit of liability.

de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite. Toutefois par une convention spéciale avec le transporteur, le passager pourra fixer une limite de responsabilité plus élevée.

2. a) Dans le transport de bagages enregistrés et de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de deux cent cinquante francs par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

b) En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des bagages enregistrés ou des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par le même bulletin de bagages ou la même lettre de transport aérien, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

gesetzt werden, so darf der Kapitalwert der Rente diesen Höchstbetrag nicht übersteigen. Der Reisende kann jedoch mit dem Luftfrachtführer eine höhere Haftsumme besonders vereinbaren.

(2) a) Bei der Beförderung von aufgegebenem Reisegepäck und von Gütern haftet der Luftfrachtführer nur bis zu einem Betrag von 250 Franken für das Kilogramm. Diese Beschränkung gilt nicht, wenn der Absender bei der Aufgabe des Stückes das Interesse an der Lieferung besonders deklariert und den etwa vereinbarten Zuschlag entrichtet hat. In diesem Falle hat der Luftfrachtführer bis zur Höhe des deklarierten Betrages Ersatz zu leisten, sofern er nicht beweist, daß dieser höher ist als das tatsächliche Interesse des Absenders an der Lieferung.

b) Im Falle des Verlustes, der Beschädigung oder der Verspätung eines Teiles des aufgegebenen Reisegepäckes oder der Güter oder irgendeines darin enthaltenen Gegenstandes kommt für die Feststellung, bis zu welchem Betrag der Luftfrachtführer haftet, nur das Gesamtgewicht der betroffenen Stücke in Betracht. Beeinträchtigt jedoch der Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung eines Teiles des aufgegebenen Reisegepäckes oder der Güter oder eines darin enthaltenen Gegenstandes den Wert anderer auf demselben Fluggepäckschein oder demselben Luftfrachtbrief aufgeführter Stücke, so wird das Gesamtgewicht dieser Stücke für die Feststellung, bis zu welchem Betrag der Luftfrachtführer haftet, berücksichtigt.

3. As regards objects of which the passenger takes charge himself the liability of the carrier is limited to five thousand francs per passenger.

4. The limits prescribed in this article shall not prevent the court from awarding, in accordance with its own law, in addition, the whole or part of the court costs and of the other expenses of the litigation incurred by the plaintiff. The foregoing provision shall not apply if the amount of the damages awarded, excluding court costs and other expenses of the litigation, does not exceed the sum which the carrier has offered in writing to the plaintiff within a period of six months from the date of the occurrence causing the damage, or before the commencement of the action, if that is later.

5. The sums mentioned in francs in this Article shall be deemed to refer to a currency unit consisting of sixty-five and a half milligramms of gold of millesimal fineness nine hundred. These sums may be converted into national currencies in round figures. Conversion of the sums into national currencies other than gold shall, in case of judicial proceedings, be made according to the gold value of such currencies at the date of the judgment."

Article XII

In Article 23 of the Convention, the existing provision shall be renumbered as paragraph 1 and another paragraph shall be added as follows: —

"2. Paragraph 1 of this Article shall not apply to provisions governing loss or damage resulting from the inherent defect,

3. En ce qui concerne les objets dont le passager conserve la garde, la responsabilité du transporteur est limitée à cinq mille francs par passager.

4. Les limites fixées par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais du procès exposés par le demandeur. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

5. Les sommes indiquées en francs dans le présent article sont considérées comme se rapportant à une unité monétaire constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaies nationales autres que la monnaie-or s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur-or ces monnaies à la date du jugement. »

Article XII

A l'article 23 de la Convention, la disposition actuelle devient l'alinéa 1^{er}, et l'alinéa 2 suivant est ajouté: —

« 2. L'alinéa 1^{er} du présent article ne s'applique pas aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la

(3) Die Haftung des Luftfrachtführers für Gegenstände, die der Reisende in seiner Obhut behält, ist auf einen Höchstbetrag von 5000 Franken gegenüber jedem Reisenden beschränkt.

(4) Die in diesem Artikel festgesetzten Haftungsbeschränkungen hindern das Gericht nicht, zusätzlich nach seinem Recht einen Betrag zuzusprechen, der ganz oder teilweise den vom Kläger aufgewendeten Gerichtskosten und sonstigen Ausgaben für den Rechtsstreit entspricht. Diese Bestimmung findet keine Anwendung, wenn der zugesprochene Schadenersatz, ohne Berücksichtigung der Gerichtskosten und der sonstigen Ausgaben für den Rechtsstreit, denjenigen Betrag nicht übersteigt, den der Luftfrachtführer dem Kläger schriftlich innerhalb einer Frist von sechs Monaten seit dem Ereignis, das den Schaden verursacht hat, oder, falls die Klage nach Ablauf dieser Frist erhoben worden ist, vor ihrer Erhebung angeboten hat.

(5) Die in diesem Artikel angegebenen Frankenbeträge beziehen sich auf eine Währungseinheit im Werte von 65½ Milligramm Gold von 900/1000 Feingehalt. Sie können in abgerundete Beträge einer jeden Landeswährung umgewandelt werden. Die Umwandlung dieser Beträge in andere Landeswährungen als Goldwährungen erfolgt im Falle eines gerichtlichen Verfahrens nach dem Goldwert dieser Währungen im Zeitpunkt der Entscheidung."

Artikel XII

In Artikel 23 des Abkommens wird die bisherige Bestimmung als Absatz 1 bezeichnet; als Absatz 2 wird hinzugefügt:

„(2) Absatz 1 ist nicht anzuwenden auf Bestimmungen des Beförderungsvertrages über Verluste oder Beschädigungen,

quality or vice of the cargo carried."

Article XIII

In Article 25 of the Convention —

paragraphs 1 and 2 shall be deleted and replaced by the following: —

"The limits of liability specified in Article 22 shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, his servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that he was acting within the scope of his employment."

Article XIV

After Article 25 of the Convention, the following article shall be inserted: —

"Article 25 A

1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which this Convention relates, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the limits of liability which that carrier himself is entitled to invoke under Article 22.

2. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, his servants and agents, in that case, shall not exceed the said limits.

3. The provisions of paragraphs 1 and 2 of this article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the ser-

nature ou du vice propre des marchandises transportées. »

Article XIII

A l'article 25 de la Convention —

les alinéas 1 et 2 sont supprimés et remplacés par la disposition suivante:—

« Les limites de responsabilité prévues à l'article 22 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leur fonctions. »

Article XIV

Après l'article 25 de la Convention, l'article suivant est inséré: —

« Article 25 A

1. Si une action est intentée contre un préposé du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des limites de responsabilité que peut invoquer ce transporteur en vertu de l'article 22.

2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur et de ses préposés ne doit pas dépasser lesdites limites.

3. Les dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé

die aus der Eigenart der beförderten Güter oder einem ihnen anhaftenden Mangel herrühren."

Artikel XIII

Zu Artikel 25 des Abkommens.

An die Stelle der Absätze 1 und 2 tritt folgende Bestimmung:

„Die in Artikel 22 vorgesehenen Haftungsbeschränkungen gelten nicht, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung des Luftfrachtführers oder seiner Leute verursacht worden ist, die entweder in der Absicht, Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Im Fall einer Handlung oder Unterlassung der Leute ist außerdem zu beweisen, daß diese in Ausführung ihrer Verrichtungen gehandelt haben.“

Artikel XIV

Nach Artikel 25 des Abkommens wird folgender Artikel eingefügt:

„Artikel 25 A

(1) Wird einer der Leute des Luftfrachtführers wegen eines Schadens in Anspruch genommen, der unter dieses Abkommen fällt, so kann er sich auf die Haftungsbeschränkungen berufen, die nach Artikel 22 für den Luftfrachtführer gelten, sofern er beweist, daß er in Ausführung seiner Verrichtungen gehandelt hat.

(2) Der Gesamtbetrag, der in diesem Falle von dem Luftfrachtführer und seinen Leuten als Ersatz zu leisten ist, darf die genannten Haftsummen nicht übersteigen.

(3) Die Vorschriften der Absätze 1 und 2 sind nicht anzuwenden, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch eine Handlung oder Unterlas-

vant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result."

Article XV

In Article 26 of the Convention —

paragraph 2 shall be deleted and replaced by the following:—

"2. In the case of damage, the person entitled to delivery must complain to the carrier forthwith after the discovery of the damage, and, at the latest, within seven days from the date of receipt in the case of baggage and fourteen days from the date of receipt in the case of cargo. In the case of delay the complaint must be made at the latest within twenty-one days from the date on which the baggage or cargo have been placed at his disposal."

Article XVI

Article 34 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:—

"The provisions of Articles 3 to 9 inclusive relating to documents of carriage shall not apply in the case of carriage performed in extraordinary circumstances outside the normal scope of an air carrier's business."

Article XVII

After Article 40 of the Convention, the following Article shall be inserted:—

"Article 40 A

1. In Article 37, paragraph 2 and Article 40, paragraph 1, the expression 'High Contracting Party' shall mean 'State'. In all other cases, the expression 'High Contracting Party' shall mean a State whose rati-

fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement. »

Article XV

A l'article 26 de la Convention —

l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par la disposition suivante:—

« 2. En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt et un jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition. »

Article XVI

L'article 34 de la Convention est supprimé et remplacé par la disposition suivante:—

« Les dispositions des articles 3 à 9 inclus relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne. »

Article XVII

Après l'article 40 de la Convention, l'article suivant est inséré:—

« Article 40 A

1. A l'article 37, alinéa 2 et à l'article 40, alinéa 1^{er}, l'expression « Haute Partie Contractante » signifie « Etat ». Dans tous les autres cas, l'expression « Haute Partie Contractante » signifie un Etat dont

sung der Leute des Luftfrachtführers verursacht worden ist, die entweder in der Absicht, Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde."

Artikel XV

Zu Artikel 26 des Abkommens.

Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(62) Im Fall einer Beschädigung muß der Empfänger unverzüglich nach Entdeckung des Schadens, aber jedenfalls bei Reisegepäck binnen sieben und bei Gütern binnen vierzehn Tagen nach der Annahme, dem Luftfrachtführer Anzeige erstatten. Im Fall einer Verspätung muß die Anzeige binnen einundzwanzig Tagen, nach dem das Reisegepäck oder das Gut dem Empfänger zur Verfügung gestellt worden ist, erfolgen.“

Artikel XVI

Artikel 34 des Abkommens erhält folgende Fassung:

„Die Vorschriften der Artikel 3 bis 9 über die Beförderungsscheine sind nicht anzuwenden auf Beförderungen, die unter außergewöhnlichen Umständen und nicht im Rahmen des gewöhnlichen Luftverkehrs ausgeführt werden.“

Artikel XVII

Nach Artikel 40 des Abkommens wird folgender Artikel eingefügt:

„Artikel 40 A

(1) In Artikel 37 Abs. 2 und Artikel 40 Abs. 1 hat der Ausdruck 'Hoher Vertragschließender Teil' die Bedeutung 'Staat'. In allen anderen Fällen ist unter dem Ausdruck 'Hoher Vertragschließender Teil' ein Staat zu

fication of or adherence to the Convention has become effective and whose denunciation thereof has not become effective.

2. For the purposes of the Convention the word 'territory' means not only the metropolitan territory of a State but also all other territories for the foreign relations of which that State is responsible."

CHAPTER II

Scope of application of the Convention as amended

Article XVIII

The Convention as amended by this Protocol shall apply to international carriage as defined in Article 1 of the Convention, provided that the places of departure and destination referred to in that Article are situated either in the territories of two parties to this Protocol or within the territory of a single party to this Protocol with an agreed stopping place within the territory of another State.

CHAPTER III

Final clauses

Article XIX

As between the Parties to this Protocol, the Convention and the Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument and shall be known as the "Warsaw Convention as amended at The Hague, 1955."

Article XX

Until the date on which this Protocol comes into force in accordance with the provisions of Article XXII, paragraph 1, it shall remain open for signature on behalf of any State which up to that date has ratified or adhered to the Convention or which has participated in the Conference at which this Protocol was adopted.

la ratification ou l'adhésion à la Convention a pris effet et dont la dénonciation n'a pas pris effet.

2. Aux fins de la Convention, le mot « territoire » signifie non seulement le territoire métropolitain d'un Etat, mais aussi tous les territoires qu'il représentent dans les relations extérieures. »

CHAPITRE II

Champ d'application de la Convention amendée

Article XVIII

La Convention amendée par le présent protocole s'applique au transport international défini à l'article premier de la Convention lorsque les points de départ et de destination sont situés soit sur le territoire de deux Etats parties au présent protocole, soit sur le territoire d'un seul Etat partie au présent protocole si une escale est prévue dans le territoire d'un autre Etat.

CHAPITRE III

Dispositions protocolaires

Article XIX

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention et le Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés « Convention de Varsovie amendée à la Haye en 1955. »

Article XX

Jusqu'à sa date d'entrée en vigueur conformément aux dispositions de l'article XXII, alinéa 1^{er}, le présent Protocole restera ouvert à la signature à tout Etat qui aura ratifié la Convention ou y aura adhéré, ainsi qu'à tout Etat ayant participé à la Conférence à laquelle ce Protocole a été adopté.

verstehen, dessen Ratifikation oder Beitritt zu dem Abkommen rechtswirksam und dessen Kündigung noch nicht rechtswirksam geworden ist.

(2) Im Sinne dieses Abkommens umfaßt das Wort 'Gebiet' nicht nur das Heimatgebiet eines Staates, sondern auch alle Gebiete, für deren auswärtige Beziehungen er verantwortlich ist."

KAPITEL II

Anwendungsbereich des geänderten Abkommens

Artikel XVIII

Das durch dieses Protokoll geänderte Abkommen gilt für internationale Beförderungen im Sinne des Artikels 1 des Abkommens, sofern der Abgangs- und Bestimmungsort in den Gebieten von zwei Vertragsstaaten dieses Protokolls oder in dem Gebiet nur eines Vertragsstaates dieses Protokolls liegen, jedoch eine Zwischenlandung im Gebiet eines anderen Staates vorgesehen ist.

KAPITEL III

Schlußbestimmungen

Artikel XIX

Zwischen den Vertragsteilen dieses Protokolls werden das Abkommen und das Protokoll als eine einheitliche Urkunde angesehen und ausgelegt und als „Warschauer Abkommen in der Fassung von Den Haag 1955“ bezeichnet.

Artikel XX

Dieses Protokoll liegt bis zu dem Zeitpunkt seines Inkrafttretens nach den Bestimmungen des Artikels XXII Abs. 1 für jeden Staat zur Unterzeichnung auf, der das Abkommen ratifiziert hat oder ihm beigetreten ist, sowie für jeden Staat, der an der Konferenz teilgenommen hat, auf der das Protokoll angenommen worden ist.

Article XXI

1. This Protocol shall be subject to ratification by the signatory States.

2. Ratification of this Protocol by any State which is not a Party to the Convention shall have the effect of adherence to the Convention as amended by this Protocol.

3. The instruments of ratification shall be deposited with the Government of the People's Republic of Poland.

Article XXII

1. As soon as thirty signatory States have deposited their instruments of ratification of this Protocol, it shall come into force between them on the ninetieth day after the deposit of the thirtieth instrument of ratification. It shall come into force for each State ratifying thereafter on the ninetieth day after the deposit of its instrument of ratification.

2. As soon as this Protocol comes into force it shall be registered with the United Nations by the Government of the People's Republic of Poland.

Article XXIII

1. This Protocol shall, after it has come into force, be open for adherence by any non-signatory State.

2. Adherence to this Protocol by any State which is not a Party to the Convention shall have the effect of adherence to the Convention as amended by this Protocol.

3. Adherence shall be effected by the deposit of an instrument of adherence with the Government of the People's Republic of Poland and shall take effect on the ninetieth day after the deposit.

Article XXIV

1. Any Party to this Protocol may denounce the Protocol by notification addressed to the Government of the People's Republic of Poland.

Article XXI

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des Etats signataires.

2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention amendée par ce Protocole.

3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République Populaire de Pologne.

Article XXII

1. Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de trente Etats signataires, il entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par le Gouvernement de la République Populaire de Pologne.

Article XXIII

1. Après son entrée en vigueur, le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout Etat non signataire.

2. L'adhésion au présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention amendée par le présent Protocole.

3. L'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du Gouvernement de la République Populaire de Pologne et produira ses effets le quatre-vingt-dixième jour après ce dépôt.

Article XXIV

1. Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite au Gouvernement de la République Populaire de Pologne.

Artikel XXI

(1) Dieses Protokoll bedarf der Ratifikation durch die Unterzeichnerstaaten.

(2) Die Ratifikation dieses Protokolls durch einen Staat, der nicht Vertragsteil des Abkommens ist, bewirkt auch den Beitritt zu dem Abkommen in der Fassung dieses Protokolls.

(3) Die Ratifikationsurkunden werden bei der Regierung der Volksrepublik Polen hinterlegt.

Artikel XXII

(1) Dieses Protokoll tritt, sobald es von dreißig Unterzeichnerstaaten ratifiziert worden ist, zwischen diesen Staaten am neunzigsten Tage nach der Hinterlegung der dreißigsten Ratifikationsurkunde in Kraft. Für jeden Staat, der später ratifiziert, tritt es am neunzigsten Tage nach der Hinterlegung seiner Ratifikationsurkunde in Kraft.

(2) Die Regierung der Volksrepublik Polen läßt dieses Protokoll sogleich nach seinem Inkrafttreten bei den Vereinten Nationen registrieren.

Artikel XXIII

(1) Nach seinem Inkrafttreten liegt dieses Protokoll für alle Nichtunterzeichnerstaaten zum Beitritt auf.

(2) Der Beitritt eines Staates, der nicht Vertragsteil des Abkommens ist, zu diesem Protokoll bewirkt auch den Beitritt zu dem Abkommen in der Fassung dieses Protokolls.

(3) Der Beitritt wird durch Hinterlegung einer Beitrittsurkunde bei der Regierung der Volksrepublik Polen vollzogen und wird am neunzigsten Tage nach der Hinterlegung wirksam.

Artikel XXIV

(1) Jeder Vertragsteil dieses Protokolls kann es durch schriftliche Anzeige bei der Regierung der Volksrepublik Polen kündigen.

2. Denunciation shall take effect six months after the date of receipt by the Government of the People's Republic of Poland of the notification of denunciation.

3. As between the Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Convention in accordance with Article 39 thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as amended by this Protocol.

Article XXV

1. This Protocol shall apply to all territories for the foreign relations of which a State Party to this Protocol is responsible, with the exception of territories in respect of which a declaration has been made in accordance with paragraph 2 of this Article.

2. Any State may, at the time of deposit of its instrument of ratification or adherence, declare that its acceptance of this Protocol does not apply to any one or more of the territories for the foreign relations of which such State is responsible.

3. Any State may subsequently, by notification to the Government of the People's Republic of Poland, extend the application of this Protocol to any or all of the territories regarding which it has made a declaration in accordance with paragraph 2 of this Article. The notification shall take effect on the ninetieth day after its receipt by that Government.

4. Any State Party to this Protocol may denounce it, in accordance with the provisions of Article XXIV, paragraph 1, separately for any or all of the territories for the foreign relations of which such State is responsible.

Article XXVI

No reservation may be made to this Protocol except that a State may at any time

2. La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par le Gouvernement de la République Populaire de Pologne de la notification de dénonciation.

3. Entre les parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention par l'une d'elles en vertu de l'article 39 ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la Convention amendée par le présent Protocole.

Article XXV

1. Le présent Protocole s'appliquera à tous les territoires qu'un Etat partie à ce Protocole représente dans les relations extérieures, à l'exception des territoires à l'égard desquels une déclaration a été faite conformément à l'alinéa 2 du présent article.

2. Tout Etat pourra, au moment du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer que son acceptation du présent Protocole ne vise pas un ou plusieurs des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

3. Tout Etat pourra par la suite notifier au Gouvernement de la République Populaire de Pologne que le présent Protocole s'appliquera à un ou plusieurs des territoires ayant fait l'objet de la déclaration prévue à l'alinéa 2 du présent article. Cette notification produira ses effets le quatre-vingt-dixième jour après la date de sa réception par ce Gouvernement.

4. Tout Etat partie à ce Protocole pourra, conformément aux dispositions de l'article XXIV, alinéa 1^{er}, dénoncer le présent Protocole séparément pour tous ou pour l'un quelconque des territoires qu'il représente dans les relations extérieures.

Article XXVI

Il ne sera admis aucune réserve au présent Protocole. Toutefois, un Etat pourra à

(2) Die Kündigung wird sechs Monate nach Empfang der Anzeige durch die Regierung der Volksrepublik Polen wirksam.

(3) Eine Kündigung des Abkommens nach Artikel 39 durch einen Vertragsteil dieses Protokolls gilt zwischen den Vertragsparteien dieses Protokolls nicht als Kündigung des Abkommens in der Fassung dieses Protokolls.

Artikel XXV

(1) Dieses Protokoll findet auf alle Gebiete Anwendung, für deren auswärtige Beziehungen ein Vertragsteil dieses Protokolls verantwortlich ist, mit Ausnahme der Gebiete, für die eine Erklärung nach Absatz 2 abgegeben worden ist.

(2) Jeder Staat kann bei der Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde erklären, daß die Annahme dieses Protokolls sich nicht auf ein oder mehrere Gebiete bezieht, für deren auswärtige Beziehungen er verantwortlich ist.

(3) Jeder Staat kann nachträglich der Regierung der Volksrepublik Polen schriftlich anzeigen, daß er dieses Protokoll auf ein oder mehrere Gebiete anwenden wird, auf die sich seine nach Absatz 2 abgegebene Erklärung bezogen hat. Diese Anzeige wird am neunzigsten Tage nach ihrem Empfang durch die genannte Regierung wirksam.

(4) Jeder Vertragsteil dieses Protokolls kann es gesondert für alle oder eines der Gebiete, für deren auswärtige Beziehungen er verantwortlich ist, nach den Bestimmungen des Artikels XXIV Abs. 1 kündigen.

Artikel XXVI

Ein Vorbehalt zu diesem Protokoll ist nicht zulässig. Ein Staat kann jedoch durch schrift-

declare by a notification addressed to the Government of the People's Republic of Poland that the Convention as amended by this Protocol shall not apply to the carriage of persons, cargo and baggage for its military authorities on aircraft, registered in that State, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities.

Article XXVII

The Government of the People's Republic of Poland shall give immediate notice to the Governments of all States signatories to the Convention or this Protocol, all States Parties to the Convention or this Protocol, and all States Members of the International Civil Aviation Organization or of the United Nations and to the International Civil Aviation Organization:

- a) of any signature of this Protocol and the date thereof;
- b) of the deposit of any instrument of ratification or adherence in respect of this Protocol and the date thereof;
- c) of the date on which this Protocol comes into force in accordance with Article XXII, paragraph 1;
- d) of the receipt of any notification of denunciation and the date thereof;
- e) of the receipt of any declaration of notification made under Article XXV and the date thereof; and
- f) of the receipt of any notification made under Article XXVI and the date thereof.

tout moment déclarer par notification faite au Gouvernement de la République Populaire de Pologne que la Convention amendée par le présent Protocole ne s'appliquera pas au transport de personnes, de marchandises et de bagages effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ledit Etat et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

Article XXVII

Le Gouvernement de la République Populaire de Pologne notifiera immédiatement aux Gouvernements de tous les Etats signataires de la Convention ou du présent Protocole, de tous les Etats parties à la Convention ou au présent Protocole, et de tous les Etats membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale ou de l'Organisation des Nations Unies, ainsi qu'à l'Organisation de l'Aviation civile internationale:

- a) toute signature du présent Protocole et la date de cette signature;
- b) le dépôt de tout instrument de ratification du présent Protocole ou d'adhésion à ce dernier et la date de ce dépôt;
- c) la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur conformément à l'alinéa 1^{er} de l'article XXII;
- d) la réception de toute notification de dénonciation et la date de réception;
- e) la réception de toute déclaration ou notification faite en vertu de l'article XXV et la date de réception; et
- f) la réception de toute notification faite en vertu de l'article XXVI et la date de réception.

liche Anzeige an die Regierung der Volksrepublik Polen jederzeit erklären, daß das Abkommen in der Fassung dieses Protokolls nicht anzuwenden sei auf die Beförderung von Personen, Gütern und Gepäck für seine Militärbehörden durch Luftfahrzeuge, die in diesem Staat eingetragen sind und deren gesamter Laderaum von diesen Behörden oder für ihre Rechnung vorbehalten worden ist.

Artikel XXVII

Die Regierung der Volksrepublik Polen wird unverzüglich den Regierungen aller Unterzeichnerstaaten des Abkommens oder dieses Protokolls, den Regierungen aller Vertragsstaaten des Abkommens oder dieses Protokolls sowie aller Mitgliedstaaten der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation oder der Vereinten Nationen und der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation anzeigen

- a) jede Unterzeichnung dieses Protokolls und den Zeitpunkt der Unterzeichnung;
- b) die Hinterlegung jeder Ratifikations- oder Beitrittsurkunde zu diesem Protokoll und den Zeitpunkt der Hinterlegung;
- c) den Zeitpunkt, zu dem dieses Protokoll nach Artikel XXII Abs. 1 in Kraft tritt;
- d) den Empfang jeder Kündigungsanzeige und den Zeitpunkt des Empfanges;
- e) den Empfang jeder Erklärung oder Anzeige nach Artikel XXV und den Zeitpunkt des Empfanges;
- f) den Empfang jeder Anzeige nach Artikel XXVI und den Zeitpunkt des Empfanges.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Protocol.

DONE at The Hague on the twenty-eighth day of the month of September of the year One Thousand Nine Hundred and Fifty-five, in three authentic texts in the English, French and Spanish languages. In the case of any inconsistency, the text in the French language, in which language the Convention was drawn up, shall prevail.

This Protocol shall be deposited with the Government of the People's Republic of Poland with which, in accordance with Article XX, it shall remain open for signature, and that Government shall send certified copies thereof to the Governments of all States signatories to the Convention or this Protocol, all States Parties to the Convention or this Protocol, and all States Members of the International Civil Aviation Organization or of the United Nations, and to the International Civil Aviation Organization.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

FAIT à la Haye le vingthuitième jour du mois de septembre de l'année mil neuf cent cinquante-cinq, en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention avait été rédigée, fera foi.

Le présent Protocole sera déposé auprès du Gouvernement de la République Populaire de Pologne où, conformément aux dispositions de l'article XX, il restera ouvert à la signature, et ce Gouvernement transmettra des copies certifiées du présent Protocole aux Gouvernements de tous les Etats signataires de la Convention ou du présent Protocole, de tous les Etats parties à la Convention ou au présent Protocole, et de tous les Etats membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale ou de l'Organisation des Nations Unies, ainsi qu'à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten, mit gehöriger Vollmacht versehenen Bevollmächtigten dieses Protokoll unterzeichnet.

GESCHEHEN in Den Haag, am achtundzwanzigsten September neunzehnhundertfünfundfünfzig in drei verbindlichen Wortlauten in französischer, englischer und spanischer Sprache. Bei Abweichungen ist der Wortlaut in französischer Sprache, in der auch das Abkommen abgefaßt worden ist, maßgebend.

Dieses Protokoll wird bei der Regierung der Volksrepublik Polen hinterlegt, bei der es nach den Bestimmungen des Artikels XX zur Unterzeichnung aufgelegt wird; diese Regierung übermittelt den Regierungen aller Unterzeichnerstaaten des Abkommens oder dieses Protokolls, aller Vertragsstaaten des Abkommens oder dieses Protokolls und aller Mitgliedstaaten der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation oder der Vereinten Nationen sowie der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation beglaubigte Abschriften dieses Protokolls.

die verfassungsmäßige Genehmigung des Nationalrates erhalten hat, erklärt der Bundespräsident den Beitritt der Republik Österreich zu diesem Protokoll und verspricht im Namen der Republik Österreich die gewissenhafte Erfüllung der darin enthaltenen Bestimmungen.

Zu Urkund dessen ist die vorliegende Beitrittsurkunde vom Bundespräsidenten unterzeichnet, vom Bundeskanzler, vom Bundesminister für Justiz, vom Bundesminister für Verkehr und vom Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten gegengezeichnet und mit dem Staatssiegel der Republik Österreich versehen worden.

Geschehen zu Wien, am 27. Feber 1971

Der Bundespräsident:

Jonas

Der Bundeskanzler:

Kreisky

Der Bundesminister für Justiz:

Broda

Der Bundesminister für Verkehr:

Frühbauer

Der Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten:

Kirchschläger

Die österreichische Beitrittsurkunde zum vorliegenden Protokoll wurde am 26. März 1971 im Polnischen Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten hinterlegt. Gemäß Art. XXIII Abs. 3 des Protokolls tritt dieses am 24. Juni 1971 für Österreich in Kraft.

Nach Mitteilung des Polnischen Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten haben folgende Staaten dieses Protokoll ratifiziert oder sind diesem beigetreten:

Afghanistan, Algerien, Argentinien, Australien, Belgien, Brasilien, Bulgarien, Bundesrepublik Deutschland, Cypern, Dänemark, Deutsche Demokratische Republik, Ecuador, El Salvador, Frankreich, Gabon, Griechenland, Irland, Island, Israel, Italien, Japan, Jugoslawien, Kanada, Kolumbien, Kongo (Brazzaville)**), Korea,

**) Die Regierung der Republik Kongo (Brazzaville) hat gemäß Artikel XXVI des Protokolls erklärt, daß es diese Fassung auf den unmittelbar vom Staat durchgeführten internationalen Luftverkehr sowie auf die Beförderung von Personen, Gütern und Gepäck durch Militärbehörden an Bord von Luftfahrzeugen, die im Kongo eingetragen sind und deren gesamter Laderaum von diesen Behörden oder für ihre Rechnung vorbehalten worden ist, nicht anwendet.

Kuba, Laos, Libyen, Liechtenstein, Luxemburg, Mali, Mexiko, Nepal, Neuseeland, Niederlande, Nigeria, Norwegen, Pakistan, Paraguay, Philippinen, Polen, Portugal, Rumänien, Saudi-Arabien, Schweden, Schweiz, Senegal, Singapur, Sowjetunion, Spanien, Südafrika, Syrien, Tschechoslowakei, Tunesien, Ukraine, Ungarn, Venezuela, Vereinigte Arabische Republik, Vereinigtes Königreich von Großbritannien und Nordirland (ausgenommen Aden, Antigua, Brunei, Dominica, Grenada, Kamarin, Insel Kuria Muria, Perim, Protektorat Südarabien, Südrhodesien, St. Christoph, Nevis und Anguilla, St. Lucia, St. Vincent, Swasiland und Tonga) und Weißrußland.

Folgende Staaten haben erklärt, sich an dieses Protokoll gebunden zu erachten, dessen Anwendung bereits vor Erlangung der Unabhängigkeit auf die Gebiete dieser Staaten ausgedehnt wurde:

Dahomey, Elfenbeinküste, Kamerun, Madagaskar, Nauru, Niger und Sambia.

Kreisky



BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Der **Bezugspreis** des Bundesgesetzblattes für die Republik Österreich beträgt vorbehaltlich allfälliger Preiserhöhungen infolge unvorhergesehener Steigerung der Herstellungskosten bis zu einem Jahresumfang von 1800 Seiten S 192.— für Inlands- und S 246.— für Auslandsabonnements. Für den Fall, daß dieser Umfang überschritten wird, bleibt für den Mehrumfang eine entsprechende Neuberechnung vorbehalten. Der Bezugspreis kann auch in zwei gleichen Teilbeträgen zum 1. Jänner und 1. Juli entrichtet werden.

Einzelne Stücke des Bundesgesetzblattes sind erhältlich gegen Entrichtung des Verschleißpreises von 40 g für das Blatt = 2 Seiten, jedoch mindestens S 1.50 für das Stück, bei der Manz'schen Verlags- und Universitätsbuchhandlung in Wien I, Kohlmarkt 16 (Postleitzahl 1010), Telephon 63 17 85 Serie, sowie in der Verkaufsstelle der Österreichischen Staatsdruckerei — Wiener Zeitung, Wien I, Wollzeile 27 a (Postleitzahl 1037), Telephon 52 43 42.

Bezugsanmeldungen werden von der Abonnementstelle der Österreichischen Staatsdruckerei — Wiener Zeitung in Wien III, Rennweg 12 a (Postleitzahl 1037), entgegengenommen.

Als Bezugsanmeldung gilt auch die Überweisung des Bezugspreises oder seines ersten Teilbetrages auf das Postscheckkonto Wien Nr. 178. Die Bezugsanmeldung gilt bis zu einem allfälligen schriftlichen Widerruf. Der Widerruf ist nur mit Wirkung für das Ende des Kalenderjahres möglich. Er muß, um wirksam zu sein, spätestens am 15. Dezember bei der Abonnementstelle der Österreichischen Staatsdruckerei — Wiener Zeitung, Rennweg 12 a, 1037 Wien, einlangen.

Die **Zustellung** des Bundesgesetzblattes erfolgt erst nach Entrichtung des Bezugspreises. Die Bezieher werden, um keine Verzögerung in der Zustellung eintreten zu lassen, eingeladen, den Bezugspreis umgehend zu überweisen.

Ersätze für abgängige oder mangelhaft zugekommene Stücke des Bundesgesetzblattes sind binnen drei Monaten nach dem Erscheinen unmittelbar bei der Abonnementstelle der Österreichischen Staatsdruckerei — Wiener Zeitung, Wien III, Rennweg 12 a (Postleitzahl 1037), anzufordern. Nach Ablauf dieses Zeitraumes werden Stücke des Bundesgesetzblattes ausnahmslos nur gegen Entrichtung des Verschleißpreises abgegeben.