

# BUNDESGESETZBLATT

## FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 1972

Ausgegeben am 28. März 1972

30. Stück

92. Abkommen zwischen der Österreichischen Bundesregierung und der Regierung der Libanesischen Republik über den Fluglinienverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus

### 92.

#### ABKOMMEN ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG UND DER REGIERUNG DER LIBANESISCHEN REPUBLIK ÜBER DEN FLUGLINIENVERKEHR ZWISCHEN IHREN HOHEITSGEBIETEN UND DARÜBER HINAUS

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung der Libanesischen Republik, im folgenden Vertragschließende Teile genannt,

In ihrer Eigenschaft als Vertragschließende Teile des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnet wurde und dessen Normen für beide Teile verbindlich sind,

Und vom Wunsche geleitet, ein Abkommen über den Fluglinienverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen, Sind wie folgt übereingekommen:

#### ARTIKEL 1 — Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Abkommens und dessen Anhang bedeutet, sofern sich aus dem Inhalt nichts anderes ergibt, der Ausdruck

- a) „Konvention“ das Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, und umfaßt alle gemäß Artikel 90 dieser Konvention angenommenen Anhänge und alle Änderungen der Anhänge oder der Konvention gemäß den Artikeln 90 und 94 derselben, soweit diese Anhänge und Änderungen von beiden Vertragschließenden Teilen angenommen wurden;
- b) „Luftfahrtbehörden“ im Falle der Österreichischen Bundesregierung, das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen und jede andere Behörde, die gesetzlich dazu ermächtigt ist, die derzeit vom vorgenannten Ministerium ausgeübten Funktionen zu erfüllen,

und im Falle der Libanesischen Republik die Generaldirektion für Verkehr und jede Person oder Stelle, die dazu ermächtigt ist, die derzeit von der vorgenannten Direktion ausgeübten Funktionen zu erfüllen;

- c) „Namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen“ ein Fluglinienunternehmen, das gemäß Artikel 3 dieses Abkommens namhaft gemacht und zugelassen wurde;
- d) „Hoheitsgebiet“ in bezug auf einen Staat die Landgebiete und angrenzenden Hoheitsgewässer, die unter der Souveränität, dem Schutz oder der Treuhandschaft dieses Staates stehen; und haben die Ausdrücke
- e) „Fluglinie“, „Internationale Fluglinie“, „Fluglinienunternehmen“ und „nichtgewerbliche Landung“ die ihnen in Artikel 96 der Konvention gegebene Bedeutung.

#### ARTIKEL 2 — Flugverkehrsrechte

(1) Jeder Vertragschließende Teil gewährt dem anderen Vertragschließenden Teil die in diesem Abkommen festgelegten Rechte, um auf den im Anhang dieses Abkommens festgelegten Flugstrecken planmäßige internationale Fluglinien zu errichten. Diese Fluglinien und Flugstrecken werden im folgenden „vereinbarte Fluglinien“ und „festgelegte Flugstrecken“ genannt. Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Abkommens hat das von jedem Vertragschließenden Teil namhaft gemachte Fluglinienunternehmen beim Betrieb einer vereinbarten Fluglinie auf einer festgelegten Flugstrecke folgende Rechte:

- a) das Hoheitsgebiet des anderen Vertragschließenden Teiles ohne Landung zu überfliegen;
- b) in diesem Hoheitsgebiet nichtgewerbliche Landungen durchzuführen; und
- c) in diesem Hoheitsgebiet an den für diese Flugstrecke im Anhang dieses Abkommens

festgelegten Punkten Landungen durchzuführen, um im Rahmen des internationalen Verkehrs Fluggäste, Fracht und Post abzusetzen oder aufzunehmen.

(2) Keine Bestimmung in Absatz (1) dieses Artikels ist so auszulegen, daß dem Fluglinienunternehmen eines Vertragschließenden Teiles das Recht gewährt wird, im Hoheitsgebiet des anderen Vertragschließenden Teiles Fluggäste, Fracht oder Post, die für einen anderen Punkt im Hoheitsgebiet des anderen Vertragschließenden Teiles bestimmt sind, zur entgeltlichen Beförderung aufzunehmen.

### ARTIKEL 3 — Erforderliche Bewilligungen

(1) Jeder Vertragschließende Teil hat das Recht, dem anderen Vertragschließenden Teil ein oder mehrere Fluglinienunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien auf den festgelegten Flugstrecken schriftlich namhaft zu machen.

(2) Nach Erhalt dieser Namhaftmachung hat der andere Vertragschließende Teil vorbehaltlich der Bestimmungen der Absätze (3) und (4) dieses Artikels, dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen unverzüglich die entsprechende Betriebsbewilligung zu erteilen.

(3) Die Luftfahrtbehörden des einen Vertragschließenden Teiles können von einem vom anderen Vertragschließenden Teil namhaft gemachten Fluglinienunternehmen den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, den Anforderungen der Gesetze und Vorschriften zu entsprechen, die normalerweise von diesen Behörden auf den Betrieb von internationalen Fluglinien gemäß den Bestimmungen der Konvention angewendet werden.

(4) Jeder Vertragschließende Teil hat das Recht, die Erteilung der in Absatz (2) dieses Artikels genannten Betriebsbewilligungen zu verweigern oder dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte die von ihm für erforderlich erachteten Bedingungen aufzuerlegen, wenn dem vorgenannten Vertragschließenden Teil nicht nachgewiesen wird, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Kontrolle dieses Fluglinienunternehmens in den Händen des das Fluglinienunternehmen namhaft machenden Vertragschließenden Teiles oder bei dessen Staatsangehörigen liegen.

(5) Ein auf diese Weise namhaft gemachtes und zugelassenes Fluglinienunternehmen kann den Betrieb der vereinbarten Fluglinien jederzeit aufnehmen, vorausgesetzt, daß ein gemäß den Bestimmungen des Artikels 9 dieses Abkommens erstellter Tarif für diese Fluglinien in Kraft ist.

### ARTIKEL 4 — Widerruf einer Betriebsbewilligung

(1) Jeder Vertragschließende Teil hat das Recht, eine Betriebsbewilligung zu widerrufen oder einem vom anderen Vertragschließenden Teil namhaft gemachten Fluglinienunternehmen die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte zu untersagen oder bei der Ausübung dieser Rechte die Bedingungen aufzuerlegen, die er für notwendig erachtet:

- a) wenn ihm nicht nachgewiesen wird, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Kontrolle des Fluglinienunternehmens in den Händen des das Fluglinienunternehmen namhaft machenden Vertragschließenden Teiles oder bei den Staatsangehörigen dieses Vertragschließenden Teiles liegen, oder
- b) wenn dieses Fluglinienunternehmen es unterläßt, die Gesetze und Vorschriften des Vertragschließenden Teiles, der diese Rechte gewährt, zu befolgen, oder
- c) wenn das Fluglinienunternehmen es in anderer Weise unterläßt, den Betrieb gemäß den in diesem Abkommen vorgeschriebenen Bedingungen durchzuführen.

(2) Sofern ein sofortiger Widerruf, eine sofortige Untersagung oder Auferlegung der in Absatz (1) dieses Artikels genannten Bedingungen nicht erforderlich sind, um weitere Verstöße gegen Gesetze oder Vorschriften zu verhindern, wird dieses Recht erst nach Fühlungnahme mit dem anderen Vertragschließenden Teil ausgeübt.

### ARTIKEL 5 — Befreiung von Zöllen und anderen Abgaben

(1) Die von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen beider Vertragschließenden Teile auf internationalen Fluglinien verwendeten Luftfahrzeuge sowie deren gewöhnliche Ausrüstung, Ersatzteile, Brenn- und Schmierstoffvorräte und Bordvorräte (einschließlich Nahrungsmittel, Getränke und Tabak), die sich an Bord solcher Luftfahrzeuge befinden, sind bei Ankunft im Hoheitsgebiet des anderen Vertragschließenden Teiles von allen Zöllen, Untersuchungsgebühren und anderen Gebühren oder Abgaben befreit, sofern diese Ausrüstung und Vorräte bis zu ihrer Wiederausfuhr oder ihrem Verbrauch auf dem Teil der internationalen Flugstrecke, der über diesem Hoheitsgebiet zurückgelegt wird, an Bord der Luftfahrzeuge verbleiben.

(2) Vorräte an Brennstoffen, Schmierstoffen, Ersatzteilen, gewöhnlicher Ausrüstung sowie Bordvorräte, die in das Hoheitsgebiet eines Vertragschließenden Teiles durch oder für das vom anderen Vertragschließenden Teil namhaft gemachte Fluglinienunternehmen eingebracht oder

an Bord eines von diesem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen betriebenen Luftfahrzeuges gebracht und ausschließlich beim Betrieb internationaler Fluglinien verwendet werden, genießen eine Behandlung, die nicht ungünstiger ist als die Behandlung, die von dem letzteren Vertragschließenden Teil den Fluglinienunternehmen des meistbegünstigten Staates oder seinen eigenen Fluglinienunternehmen, die internationale Fluglinien betreiben, gewährt werden; dies bezieht sich auch auf Zölle und Abfertigungsgebühren, die im Hoheitsgebiet des ersteren Vertragschließenden Teiles erhoben werden, und zwar auch dann, wenn diese Vorräte auf Teilen der Flugstrecke verwendet werden, die über dem Hoheitsgebiet jenes Vertragschließenden Teiles zurückgelegt werden, in dessen Hoheitsgebiet sie an Bord genommen wurden.

Es kann verlangt werden, daß die oben angeführten Waren unter Zollaufsicht oder Zollkontrolle bleiben.

(3) Gewöhnliche Ausrüstung von Luftfahrzeugen, Ersatzteilen, Bordvorräte und Vorräte an Brenn- und Schmierstoffen, die sich an Bord der Luftfahrzeuge eines Vertragschließenden Teiles befinden, können im Hoheitsgebiet des anderen Vertragschließenden Teiles nur mit Zustimmung der Zollbehörden dieses Vertragschließenden Teiles entladen werden; die Zollbehörden können verlangen, daß diese Waren bis zu ihrer Wiederausfuhr oder bis zu einer anderen, nach den Zollvorschriften zulässigen Verfügung über sie unter ihre Aufsicht gestellt werden.

#### ARTIKEL 6 — Anwendung von Gesetzen und Vorschriften

Die Gesetze, Regeln, Vorschriften und Weisungen eines Vertragschließenden Teiles, besonders betreffend den Einflug in sein, bzw. Ausflug aus seinem Hoheitsgebiet von Fluggästen, Besatzung, Fracht oder in der internationalen Luftfahrt verwendeten Luftfahrzeugen (wie zum Beispiel Einflug-, Ausflug-, Einreise-, Paß-, Zoll- und Quarantänenvorschriften), sind von Fluggästen, Besatzung, Fracht und Luftfahrzeugen des vom anderen Vertragschließenden Teil namhaft gemachten Fluglinienunternehmens während ihres Aufenthaltes im Hoheitsgebiet des erstgenannten Vertragschließenden Teiles anzuwenden.

#### ARTIKEL 7 — Anerkennung von Zeugnissen und Ausweisen

Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Ausweise, die von einem Vertragschließenden Teil ausgestellt oder als gültig erklärt wurden und noch gültig sind, sind vom anderen Vertragschließenden Teil für den Betrieb der im Anhang festgelegten Flugstrecken und Fluglinien als gültig anzuerkennen. Jeder

Vertragschließende Teil behält sich jedoch das Recht vor, für das Fliegen über seinem Hoheitsgebiet, die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Ausweisen, die seinen eigenen Staatsangehörigen vom anderen Vertragschließenden Teil ausgestellt wurden, zu verweigern.

#### ARTIKEL 8 — Kapazitätsvorschriften

Um das Gleichgewicht zwischen dem Beförderungsangebot auf den vereinbarten Fluglinien und der Verkehrsnachfrage der Öffentlichkeit auf den festgelegten Flugstrecken und ein entsprechendes Verhältnis zwischen den vereinbarten Fluglinien und anderen auf den festgelegten Flugstrecken betriebenen Fluglinien herzustellen, kommen die Vertragschließenden Teile wie folgt überein:

(1) Beim Betrieb der vereinbarten Fluglinien durch das Fluglinienunternehmen eines Vertragschließenden Teiles sind die Interessen der Fluglinienunternehmen des anderen Vertragschließenden Teiles zu berücksichtigen, um die von den letzteren auf der gleichen Flugstrecke oder einem Teil hiervon bereitgestellten Fluglinien nicht ungebührlich zu beeinträchtigen.

(2) Der von den Fluglinienunternehmen jedes Vertragschließenden Teiles auf den festgelegten Flugstrecken zur Verfügung gestellte Luftverkehr muß, wie in diesem Abkommen festgelegt, in engem Verhältnis zur Verkehrsnachfrage der Öffentlichkeit und den Verkehrsinteressen der betreffenden Fluglinienunternehmen stehen.

(3) Hauptzweck der gemäß diesem Abkommen von einem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen bereitgestellten Fluglinien ist der allgemeine Grundsatz, daß sich die Kapazität richtet nach:

- a) der Verkehrsnachfrage auf den festgelegten Flugstrecken zwischen dem Herkunftsland der Fluglinie und dem Bestimmungsland;
- b) den Verkehrserfordernissen in dem vom Fluglinienunternehmen durchflogenen Gebiet;
- c) den Erfordernissen des Flugliniendurchgangverkehrs.

(4) Die Kapazität, die Frequenz der Fluglinien auf den festgelegten Flugstrecken und die betreffenden Flugpläne sind von den zuständigen Behörden der beiden Vertragschließenden Teile nach entsprechender Beratung mit den betreffenden Fluglinienunternehmen unter Berücksichtigung der Ergebnisse der von ihnen durchgeführten Koordination zu vereinbaren.

#### ARTIKEL 9 — Beförderungstarife

(1) Die von dem Fluglinienunternehmen eines Vertragschließenden Teiles für die Beförderung in das oder aus dem Hoheitsgebiet des anderen Vertragschließenden Teiles einzuhebenden Tarife

müssen angemessen sein unter gebührender Berücksichtigung aller erheblichen Faktoren einschließlich Betriebskosten, eines angemessenen Gewinns, den Merkmalen der Fluglinien (wie Geschwindigkeit und Bequemlichkeit) und der Tarife anderer Fluglinienunternehmen.

(2) Die in Absatz (1) dieses Artikels genannten Tarife einschließlich der im Zusammenhang damit verwendeten Tarife für Vertreterprovisionen, sind wenn möglich von den betroffenen namhaft gemachten Fluglinienunternehmen beider Vertragschließender Teile nach Beratung mit anderen Fluglinienunternehmen, welche die ganze Flugstrecke oder einen Teil hiervon befliegen, zu vereinbaren. Diese Vereinbarung ist wenn möglich durch das Tariffestsetzungsverfahren des Internationalen Luftverkehrsverbandes zu treffen.

(3) Die so vereinbarten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der Vertragschließenden Teile spätestens dreißig Tage vor dem vorgeschlagenen Zeitpunkt ihrer Einführung zur Genehmigung vorzulegen; in besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der genannten Behörden herabgesetzt werden.

(4) Können die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen keine Einigung über einen dieser Tarife erzielen oder kann aus einem anderen Grund ein Tarif gemäß den Bestimmungen des Absatzes (2) dieses Artikels nicht vereinbart werden oder gibt ein Vertragschließender Teil dem anderen Vertragschließenden Teil innerhalb der ersten fünfzehn Tage des in Absatz (3) dieses Artikels genannten Zeitraumes von dreißig Tagen seine Unzufriedenheit mit einem gemäß den Bestimmungen des Absatzes (2) dieses Artikels vereinbarten Tarif bekannt, so haben die Luftfahrtbehörden der Vertragschließenden Teile zu versuchen, den Tarif einvernehmlich festzulegen.

(5) Können sich die Luftfahrtbehörden über die Genehmigung eines gemäß Absatz (3) dieses Artikels vorgelegten Tarifs oder über die Festlegung eines Tarifs gemäß Absatz (4) nicht einigen, ist die Meinungsverschiedenheit gemäß den Bestimmungen des Artikels 14 dieses Abkommens beizulegen.

(6) Vorbehaltlich der Bestimmungen des Absatzes (5) dieses Artikels tritt ein neuer Tarif, der von den Luftfahrtbehörden eines Vertragschließenden Teiles nicht genehmigt wurde, nicht in Kraft.

(7) Die gemäß den Bestimmungen dieses Artikels festgelegten Tarife bleiben solange in Kraft, bis neue Tarife gemäß den Bestimmungen dieses Artikels erstellt sind.

#### ARTIKEL 10 — Statistik und Flugpläne

(1) Die Luftfahrtbehörden eines Vertragschließenden Teiles haben den Luftfahrtbehörden des anderen Vertragschließenden Teiles auf deren Ersuchen periodische oder andere statistische Unterlagen zur Verfügung zu stellen, die billigerweise zur Überprüfung der Kapazität verlangt werden können, die von dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen des erstgenannten Vertragschließenden Teiles auf den vereinbarten Fluglinien bereitgestellt wird. Diese Unterlagen müssen alle Angaben enthalten, die erforderlich sind, um das Verkehrsaufgebot, das von diesen Fluglinienunternehmen auf den vereinbarten Fluglinien befördert wird sowie die Herkunft und Bestimmung dieses Verkehrs festzustellen.

(2) Jeder Vertragschließende Teil hat dafür zu sorgen, daß seine namhaft gemachten Fluglinienunternehmen den Luftfahrtbehörden des anderen Vertragschließenden Teiles möglichst lange im vorhinein Kopien von Flugplänen, Verkehrsplänen, einschließlich Änderungen derselben, alle anderen zweckdienlichen Informationen über den Betrieb der festgelegten Fluglinien einschließlich der Angaben, die erforderlich sind, um den Luftfahrtbehörden nachzuweisen, daß die Bestimmungen dieses Abkommens entsprechend beachtet werden, zur Verfügung stellen.

#### ARTIKEL 11 — Vertretungen

Vorbehaltlich der in dem Hoheitsgebiet der Vertragschließenden Teile geltenden Gesetze sind die von den Vertragschließenden Teilen gemäß Artikel 3 Absatz (1) namhaft gemachten Fluglinienunternehmen berechtigt, das für die Durchführung des Fluglinienverkehrs gemäß dem Anhang dieses Abkommens erforderliche technische, administrative und wirtschaftliche Personal zu unterhalten und im Hoheitsgebiet des anderen Vertragschließenden Teiles Büros einzurichten und zu betreiben.

#### ARTIKEL 12 — Beratungen über die Erfüllung dieses Abkommens

Im Geiste enger Zusammenarbeit werden die Luftfahrtbehörden der Vertragschließenden Teile sich von Zeit zu Zeit beraten, um die Erfüllung und zufriedenstellende Einhaltung der Bestimmungen dieses Abkommens und dessen Anhangs zu gewährleisten.

#### ARTIKEL 13 — Beratungen über die Abänderung dieses Abkommens

Jeder Vertragschließende Teil kann jederzeit um Beratung mit dem anderen Vertragschließenden Teil ersuchen, wenn er es für wünschenswert hält, eine Bestimmung dieses Abkommens oder dessen Anhangs abzuändern oder zu ergänzen. Diese Beratung soll innerhalb eines Zeitraumes von sechzig Tagen nach dem Zeitpunkt des Er-

suchens beginnen. Die auf Grund dieser Beratungen von den Vertragschließenden Teilen vereinbarten Abänderungen treten in Kraft:

- a) hinsichtlich der Bestimmungen des Abkommens mit Ausnahme der des Anhangs, sobald die Vertragschließenden Teile durch diplomatischen Notenwechsel bestätigen, daß das entsprechende, für die Inkraftsetzung dieser Änderungen erforderliche verfassungsmäßige Verfahren durchgeführt wurde und
- b) hinsichtlich der Bestimmungen des Anhangs, sobald sie durch diplomatischen Notenwechsel bestätigt wurden.

#### ARTIKEL 14 — Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

(1) Wenn eine Meinungsverschiedenheit zwischen den Vertragschließenden Teilen über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens entsteht, haben die Vertragschließenden Teile in erster Linie zu versuchen, diese im Verhandlungswege beizulegen.

(2) Wenn die Vertragschließenden Teile im Verhandlungswege keine Einigung erzielen, können sie übereinkommen, die Meinungsverschiedenheit einer Person oder Körperschaft zur Entscheidung zu übergeben. Kommen sie nicht auf diese Weise überein, ist die Meinungsverschiedenheit auf Ersuchen eines Vertragschließenden Teiles einem Schiedsgericht von drei Schiedsrichtern, von denen je einer von einem Vertragschließenden Teil namhaft zu machen und der dritte von den beiden so namhaft gemachten Schiedsrichtern zu ernennen ist, zur Entscheidung vorzulegen. Jeder Vertragschließende Teil hat innerhalb von sechzig Tagen nach dem Zeitpunkt des Eingangs einer diplomatischen Note eines Vertragschließenden Teiles beim anderen, in der um eine Entscheidung der Meinungsverschiedenheit durch ein solches Schiedsgericht ersucht wird, einen Schiedsrichter namhaft zu machen und der dritte Schiedsrichter ist innerhalb eines weiteren Zeitraumes von sechzig Tagen zu ernennen. Wenn einer der Vertragschließenden Teile es unterläßt, einen Schiedsrichter innerhalb des festgelegten Zeitraumes namhaft zu machen oder wenn der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb des festgelegten Zeitraumes ernannt wird, kann der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation von jedem Vertragschließenden Teil ersucht werden, einen oder erforderlichenfalls mehrere Schiedsrichter zu ernennen. In diesem Fall muß der dritte Schiedsrichter ein Staatsangehöriger eines dritten Staates sein und hat als Vorsitzender des Schiedsgerichts zu fungieren.

(3) Die Vertragschließenden Teile haben jede gemäß Absatz (2) dieses Artikels ergangene Entscheidung zu befolgen.

(4) Jeder Vertragschließende Teil kommt für die Kosten des von ihm namhaft gemachten Schiedsrichters und des bereitgestellten Hilfspersonals auf und beide Vertragschließenden Teile haben alle weiteren mit der Tätigkeit des Schiedsgerichts verbundenen Kosten einschließlich jener des Vorsitzenden zu gleichen Teilen zu tragen.

(5) Wenn und solange ein Vertragschließender Teil oder ein namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen eines Vertragschließenden Teiles es unterläßt, eine gemäß diesem Artikel ergangene Entscheidung zu befolgen, kann der andere Vertragschließende Teil Rechte und Vorrechte, die er auf Grund dieses Abkommens dem schuldigen Vertragschließenden Teil oder namhaft gemachten Fluglinienunternehmen gewährt hat, beschränken, verweigern oder widerrufen.

#### ARTIKEL 15 — Multilaterales Abkommen

Dieses Abkommen und sein Anhang werden in der Weise geändert, daß sie jedem multilateralen Abkommen, durch das die beiden Vertragschließenden Teile gebunden werden, entsprechen.

#### ARTIKEL 16 — Kündigung

Jeder Vertragschließende Teil kann jederzeit dem anderen Vertragschließenden Teil seine Entscheidung bekanntgeben, dieses Abkommen zu kündigen. Diese Mitteilung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zur Kenntnis zu bringen. In diesem Fall läuft das Abkommen zwölf Monate nach dem Zeitpunkt des Einganges der Mitteilung beim anderen Vertragschließenden Teil ab, sofern nicht die Kündigung vor Ablauf dieses Zeitraumes einvernehmlich zurückgezogen wird. Wenn keine Empfangsbestätigung durch den anderen Vertragschließenden Teil erfolgt, gilt die Mitteilung als vierzehn Tage nach Erhalt durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation eingegangen.

#### ARTIKEL 17 — Registrierung des Abkommens

Dieses Abkommen und jeder diplomatische Notenwechsel gemäß Artikel 13 ist bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zu registrieren.

#### ARTIKEL 18 — Allgemeine Bestimmungen

(1) Der Anhang zu diesem Abkommen bildet einen Teil dieses Abkommens und alle Hinweise auf das Abkommen schließen, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, Hinweise auf den Anhang ein.

(2) Dieses Abkommen tritt nach Erfüllung der verfassungsmäßigen Erfordernisse durch jeden Vertragschließenden Teil und durch einen diesbezüglichen diplomatischen Notenwechsel in Kraft.

Zu Urkund dessen haben die unterfertigten Bevollmächtigten, von ihren Regierungen hiezu gehörig ermächtigt, dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen zu Beirut am 2. April 1969 in sechs Ausfertigungen in deutscher, arabischer und englischer Sprache, wobei alle drei Texte in gleicher Weise verbindlich sind, im Zweifelsfalle jedoch der englische Text maßgebend ist.

Für die Österreichische Bundesregierung:

**G. Gudenus**

Für die Libanesisische Regierung:

**Shavarsh Toriguian**

#### **AN H A N G**

**zum Abkommen zwischen der Österreichischen Bundesregierung und der Regierung der Libanesischen Republik über den Fluglinienverkehr zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus**

1. Das oder die von der Österreichischen Bundesregierung namhaft gemachten Fluglinien-

unternehmen sind berechtigt, auf jeder der festgelegten Flugstrecken Fluglinien in beiden Richtungen zu betreiben:

Punkte in Österreich über Griechenland und/oder die Türkei nach Punkten im Libanon und Punkten darüber hinaus.

2. Das oder die von der Libanesischen Regierung namhaft gemachten Fluglinienunternehmen sind berechtigt, auf jeder der festgelegten Flugstrecken Fluglinien in beiden Richtungen zu betreiben:

Punkte im Libanon über Griechenland und/oder die Türkei nach Punkten in Österreich und Punkten darüber hinaus.

3. Punkte auf den obengenannten Flugstrecken können nach Wahl des betreffenden namhaft gemachten Fluglinienunternehmens auf einem oder allen Flügen ausgelassen werden, vorausgesetzt, daß eine vereinbarte Fluglinie ihren Ausgangspunkt im Hoheitsgebiet des das Fluglinienunternehmen namhaft machenden Vertragschließenden Teiles hat.

4. Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Punkte sind von den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragschließenden Teile zu vereinbaren.

اتفاق  
بين  
حكومة النمسا الاتحادية  
وحكومة الجمهورية اللبنانية  
يتعلق  
بالخدمات الجوية بين وما وراء اراضيها

ان حكومة النمسا الاتحادية و حكومة الجمهورية اللبنانية المدعوتين فيما يلي بالثريتين المتعاقدين باعتبارهما فريتان متعاقدان في الاتفاقية الدولية للطيران المدني التي وقعت في شيكاغو في اليوم السابع من شهر كانون الاول سنة ١٩٤٤ والتي انضمت اليها كل منهما ورغبة منهما في عقد اتفاق لخدمات النقل الجوي بين وما وراء اراضيها فقد اتفقتا على ما يلي :

المادة الاولى : التعاريف

لاغراض هذا الاتفاق وما لم يتضمن النص خلاف ذلك :

- أ - تعني عبارة " الاتفاقية " الاتفاقية الدولية للطيران المدني التي عرضت للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من شهر كانون الاول سنة ١٩٤٤ بما في ذلك اي ملحق جرت الموافقة عليه بموجب المادة ١٠ من تلك الاتفاقية واي تعديل للملاحق او للاتفاقية بموجب المادة تين من ١٠ و ١٤ منها بقدر ما يكون كلا الثريتين المتعاقدين قد وافق على هذه الملاحق والتعديلات
- ب - تعني عبارة " سلطات الطيران " بالنسبة لحكومة النمسا الاتحادية الوزير الاتحادي للمواصلات وتنمية القوة الكهربائية واية سلطة اخرى مفوضة القيام باية مهام يمارسها حاليا الوزير المذكور ، وتعني بالنسبة لحكومة الجمهورية اللبنانية المدير العام للنقل واي شخص مفوض او هيئة مفوضة القيام باية مهام يمارسها حاليا المديرية المذكورة .
- ج - تعني عبارة " مؤسسة النقل الجوي المعينة " مؤسسة نقل جوي جرى تعيينها والترخيص لها وفقا للمادة الثالثة من هذا الاتفاق
- د - تعني عبارة " الاراضي " بالنسبة لدولة ما المساحات البرية والمياه الاقليمية المجاورة لها الواقعة تحت سيادة تلك الدولة او حمايتها او وصايتها
- هـ - ويكون لعبارات " خدمة جوية " و " خدمة جوية دولية " و " مؤسسة نقل جوي " و " التوقف لتيرغايات النقل " المعاني المحددة لكل منها في المادة ١٦ من الاتفاقية .

— ٢ —

### المادة الثانية : حقوق النقل

١ - يمنح كل من الفريقين المتعاقدين الفريق المتعاقد الآخر، الحقوق المعينة بهذا الاتفاق، بغية انشاء خدمات جوية دولية منتظمة على الممرات الجوية المعينة في ملحق هذا الاتفاق، تسمى هذه الخدمات، والطرق الجوية في ما يلي : "الخدمات المتفق عليها" و "الطرق المعينة" مع مراعاة احكام هذا الاتفاق تتمتع مؤسسة النقل الجوي التي يعينها كل من الفريقين المتعاقدين لدى استثمارها خدمات متفق عليها على طريق معينة بالحقوق التالية :

أ - التحليق دون الهبوط عبر اراضي الفريق المتعاقد الآخر

ب - التوقف في الاراضي المذكورة لغير اغراض النقل

ج - التوقف في تلك الاراضي في النقاط المعينة لتلك الطريق في ملحق هذا الاتفاق بغية انزال او تحميل النقل الدولي من مسافرين وبضائع و بريد

٢ - ليس في الفقرة (١) من هذه المادة ما يعتبر انه يخول مؤسسة النقل الجوي التابعة لاحد الفريقين المتعاقدين الحق في ان تحمل من اراضي الفريق المتعاقد الآخر المسافرين او البضائع او البريد لقاء بدل او اجر الى نقطة اخرى في اراضي ذلك الفريق المتعاقد الآخر

### المادة الثالثة : التراخيص اللازمة

١ - يحق لكل فريق متعاقد ان يعين للفريق المتعاقد الآخر خطيا مؤسسة نقل جوي او اكثر بغية استثمار الخدمات المتفق عليها على الطرق المعينة

٢ - على الفريق المتعاقد الآخر عند استلام مثل هذا الترخيص ان يمنح مؤسسة النقل الجوية المعينة تراخيص الاستثمار المناسبة دون ابطاء، مع مراعاة احكام الفقرتين (٣) و (٤) من هذه المادة

٣ - لسلطات الطيران التابعة لاحد الفريقين المتعاقدين ان تطلب من مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الفريق المتعاقد الآخر ان تثبت لها انها مؤهلة لاستيفاء الشروط المفروضة في القوانين والانظمة التي تطبقها تلك السلطات عادة وبصورة معقولة على استثمار الخدمات الجوية وفق احكام الاتفاقية

٤ - يحق لكل فريق متعاقد ان يرفض منح تراخيص الاستثمار المشار اليها في الفقرة (٢) من هذه المادة، او ان يفرض ما يراه ضروريا من الشروط على ممارسة مؤسسة نقل جوي معينة الحق المحددة في المادة ٢ من هذا الاتفاق، وذلك في اية حالة يكون فيها الفريق المتعاقد المذكور غير مقتنع بان جزءا داما من ملكية هذه المؤسسة ومراقبتها الفعلية هي في ايدى الفريق المتعاقد السدي عين مؤسسة النقل الجوي او رعاياه

٥ - عند ما يتم تعيين مؤسسة نقل جوي والترخيص لها على هذا النحو فيمكنهما ان تبدأ في اي وقت استثمار الخدمات المتفق عليها بشرط ان تكون قد وضعت معرفة قيود التنفيذ بمتن احكام المادة ٥ من هذا الاتفاق .

- 3 -

المادة الرابعة : إلغاء الترخيص بالاستثمار

- ١ - يحظر لكل من الفريقين المتعاقدين ان يلغى ترخيص استثمار او ان يوقف ممارسة الحقوق المعينة فسي المادة ٣ من هذا الاتفاق من قبل اية مؤسسة نقل جوى معينة من قبل الفريق المتعاقد الآخر او ان يتردد ما يراه ضروريا من الشروط على ممارسة هذه الحقوق :
- آ - في اية حالة لا يقتنع فيها بان جزءا هاما من ملكية مؤسسة النقل الجوى هذه ومراقبتها الفعلية هي في ايدى الفريق المتعاقد الذى عينها او في ايدى رعاياه
- ب - اذا تخلت مؤسسة النقل الجوى هذه عن التمتع بتوانين او انشطة الفريق المتعاقد مانح هذه الحقوق :
- ج - اذا تخلت مؤسسة النقل الجوى عن الاستثمار وفقا للشروط الواردة في هذا الاتفاق

- ٢ - لا يمارس هذا الحق الا بعد التشاور ومع الفريق المتعاقد الآخر ما لم يكن الالغاء الفورى او التوقيف او فرض الشروط المذكورة في الفقرة ( ١ ) من هذه المادة ضروريا لمنع ارتكاب مخالفات اخرى للقوانين او الانظمة

المادة الخامسة : الاعفاء من الرسوم والفرائض الاخرى

- ١ - تكون الطائرة التي تستعملها مؤسسة النقل الجوى المعينة من قبل اى من الفريقين المتعاقدين فسي المعدات الدولية، وكذلك معداتها العادية وقطع التبديل وموён الوقود والزيوت والموён المجملدة على متنها ( بما فيها الاطعمة والمشروبات والتبغ ) معفاة من جميع الرسوم الجمركية وجعالات التفتيش وغير ذلك من الرسوم والضرائب عند وصولها الى اراضي الفريق المتعاقد الآخر شرط ان تبقى تلك المعدات والموён على متن الطائرة الى حين اعادة تصديرها او ان تستعمل في الجزء من الرحلة الدولية الذى يتم فوق تلك الاراضي
- ٢ - تكون موён الوقود والزيوت وقطع النيار والمعدات الحادية وموён الطائرة التي تدخل اراضي احد الفريقين المتعاقدين بواسطة احدى مؤسسات النقل الجوى المعينة من قبل الفريق المتعاقد الآخر او باسمها او التي تحمل على متن الطائرة التي تستعملها تلك المؤسسة المعينة والمعدة فقط للاستعمال في استثمار الخدمات الدولية ، معفاة من جميع الرسوم والضرائب الوطنية بما فيها الرسوم الجمركية وجعالات التفتيش المفروضة في اراضي الفريق المتعاقد الاول ، حتى ولو كانت تلك الموён ستستعمل في اجزاء الرحلة التي ستتم فوق اراضي الفريق المتعاقد التي تحمل فيها طمس

يمكن ان يفرق ابقاء المواد المشار اليها اعلاه تحت اشراف الجمارك اورقانتها

- ٣ - لا يجوز انزال معدات الطائرات الحادية ، وقطع النيار، وموён الطائرات وموён الوقود والزيوت التي تبقى على متن الطائرات التابعة لاي من الفريقين المتعاقدين في اراضي الفريق المتعاقد الآخر الا بموافقة السلطات الجمركية التابعة لهذا الفريق المتعاقد التي يمكنها ان تفرض وضع تلك المعدات تحت اشرافها الى حين اعادة تصديرها او التصرف بها وفقا للانظمة الجمركية .

### المادة السادسة : تطبيق القوانين والانظمة

تطبق القوانين والقواعد والانظمة والتعليمات الصادرة عن احد الفريقين المتعاقدين بمنعرجة خاصة المتعلقة منها بدخول المسافرين او الملاحين او البضائع او الطائرات العاملة في الملاحة الجوية الدولية التي اراضيها او مخرجهم منها ( كالانظمة المتعلقة بالدخول والخروج والهجرة وجسورازات المشر والجمارك والمهجر الصحي ) على ركاب مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الفريق المتعاقد الآخر بملاحيها وبضائعها وطائراتها اثناء وجودهم ضمن اراضي الفريق المتعاقد الاول

### المادة السابعة : الاعتراف بالشهادات والاجازات

ان شهادات صلاحية الطيران وشهادات الكفاءة والمؤهلات والاجازات التي يحددها او يجعلها بالخدمة احد الفريقين المتعاقدين والسارية المفعول، يعترف بها الفريق المتعاقد الآخر باستثمار الطرق والخدمات المعنية في الملحق، غير ان كلا من الفريقين المتعاقدين يحتفظ بحقه في ان يرفض، فيما يمتثل بالتحليق فوق اراضيها، الاعتراف بشهادات الكفاءة والاجازات التي يمنحها لرعايساه الفريق المتعاقد الآخر

### المادة الثامنة : نظام السعة

بغية المحافظة على التوازن بين سعة الخدمات الجوية المعنية وبين متطلبات الجمهور للنقل الجوي على الطرق الجوية المعنية، وبغية المحافظة على التناسب الصحيح بين الخدمات الجوية المعنية وسائر الخدمات الجوية المستثمرة على الطرق الجوية المعنية، فان الفريقين المتعاقدين متفقين على ما يلي :

أ - يجب ان تراعي مؤسسات النقل الجوي التابعة لكل من الفريقين المتعاقدين عند ما تقوم باستثمار الخدمات الجوية المعنية لصالح مؤسسات النقل الجوي التابعة للفريق المتعاقد الآخر بحيث لا تؤثر دون حق على الخدمات التي تؤمنها هذه الاخيرة على كامل الطريق نفسها او على احسبها

ب - ان النقل الجوي الذي تقدمه مؤسسات النقل الجوي التابعة لكل من الفريقين المتعاقدين على الطرق الجوية المعنية يجب ان يتناسب على نحو وثيق مع حاجات الجمهور للنقل الجوي ومع مصالح النقل الخاصة بمؤسسات النقل الجوي المعنية كما هي محددة في هذا الاتفاق

ج - ان الخدمات التي تؤمنها مؤسسة او مؤسسات النقل الجوي بموجب هذه الاتفاقية يجب ان يكون ذلك من منظور الاساسي تطبيق المبدأ القائل بان السعة يجب ان تتناسب :

( ١ ) مع متطلبات النقل بين البلد الذي تشمل منه الخدمة الجوية والبلد الذي تقصده على الطرق الجوية المعنية

( ٢ ) مع حاجات النقل الجوي للمنطقة التي تمر عبرها مؤسسة النقل الجوي

( ٣ ) مع مقتضيات استثمار مؤسسات النقل الجوي العابرة

- 5 -

### المادة التاسعة : تعريفات النقل

- ١ - توفيق التعريفات التي تفرضها مؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد الفريقين المتعاقدين على النقل من أراضي الفريق المتعاقد الآخر أو اليها على مستويات معقولة مع مراعاة كافة العناصر المتعلقة بها بما في ذلك كلفة الاستثمار والربح المعقول ومميزات الخدمة ( كمستويات السرعة ووسائل الراحة ) وتعريفات مؤسسات النقل الجوي الأخرى
- ٢ - تشرح التعريفات المشار إليها في الفقرة ( ١ ) من هذه المادة ، وكذلك معدلات عمولة الوكالات المرتبطة بها ، إذا أمكن بالاتفاق بين مؤسسات النقل الجوي المختصة والمعينة من قبل الفريقين المتعاقدين ، بالتساوي مع مؤسسات النقل الجوي الأخرى التي تحمل على كامل الطريق أو جزء منها ، كما يجب التوصل إلى هذا الاتفاق ، ما أمكن ذلك بواسطة الجهاز الخاص بتحديد التعريفات لدى اتحاد النقل الجوي الدولي
- ٣ - تعرف التعريفات المتفق عليها على هذه الصورة على سلطات الطيران التابعة للفريقين المتعاقدين بين لاخذ موافقتها وذلك قبل ثلاثين يوما على الأقل من التاريخ المقترح لتطبيقها ويمكن تنقيحها في المهلة في الحالات الخاصة بموافقة السلطات المذكورة
- ٤ - إذا لم تتمكن مؤسسات النقل الجوي المعينة من الاتفاق على أي من هذه التعريفات ، أو إذا لم يكن بالإمكان لسبب آخر الاتفاق على تعرف ما وفقا لأحكام الفقرة ( ٢ ) من هذه المادة أو إذا اعتلى أحد الفريقين المتعاقدين الفريق المتعاقد الآخر خلال الخمسة عشر يوما الأولى من مهلة الثلاثين يوما المشار إليها في الفقرة ( ٣ ) من هذه المادة إشعارا بعدم قبوله بأية تعرف تم الاتفاق عليها بمقتضى أحكام الفقرة ( ٢ ) من هذه المادة ، فعلى سلطات الطيران التابعة للفريقين المتعاقدين أن تحاول تحديد التعريف بالاتفاق فيما بينهما
- ٥ - إذا لم توافق سلطات الطيران على أية تعرف تعرض عليها بمقتضى الفقرة ( ٣ ) من هذه المادة أو على تحديد أية تعرف بمقتضى الفقرة ( ٤ ) فيسوى الخلاف عندئذ بموجب أحكام المادة ٤١ من هذا الاتفاق
- ٦ - مع مراعاة أحكام الفقرة ( ٥ ) من هذه المادة ، لا تطبق أية تعرف جديدة ما لم تتم توافق عليها سلطات الطيران التابعة لأي من الفريقين المتعاقدين
- ٧ - تبقى التعريفات الموضوعة بمقتضى أحكام هذه المادة نافذة إلى حين وضع تعريفات جديدة بمقتضى أحكام هذه المادة

- 6 -

المادة العاشرة : الاحكام وجداول المواعيد

١ - على سلطات الطيران التابعة لكل من الفريقين المتعاقدين ان تزود سلطات الطيران التابعة للفريق المتعاقد الآخر بناء على طلبها ، بالمعلومات الكافية او غيرها من البيانات الاحصائية التي يمكن طلبها بصورة محقولة لاعادة النظر في السعة التي توفرها مؤسسات النقل الجوي التابعة للفريق المتعاقد الاوّل على الخدمات المتفق عليها ويجب ان تتضمن هذه البيانات جميع المعلومات المطلوبة كتحديد مقدار النقل الذي توفره هذه المؤسسات على الخدمات المتفق عليها وذلك مناشاً هذا النقل ومقصد ه .

٢ - على كل من الفريقين المتعاقدين ان يجعل مؤسسات النقل الجوي التابعة له تقوم بتزويد سلطات الطيران التابعة للفريق المتعاقد الآخر مسبقاً وباسرع ما يمكن ، بنسخ عن جداول المواعيد ، والتعرفات مع كافة تعدلاتها وجميع المعلومات الاخرى المتعلقة باستثمار الخدمات الجوية المدينة بما في ذلك ما قد يلزم من المعلومات التي يمكن معيها لسلطات الطيران من ان تثبتت من ان متطلبات هذا الاتفاق تراعى كما يجب .

المادة الحادية عشرة : التشييل

مع مراعاة احكام القوانين النافذة في اراضي احد الفريقين يجوز لمؤسسات النقل الجوي المدينة من قبل الفريقين المتعاقدين وفقاً للمادة ٣ ان تستخدم الموظفين الفنيين والاداريين والتجاربيين اللازمين لتحقيق الخدمات الجوية وفقاً لمحق هذا الاتفاق ولانشاء واستثمار مكاتب في اراضي الفريق المتعاقد الآخر .

المادة الثانية عشرة : المشاورات للتأليتي

تجرى سلطات الطيران التابعة للفريقين المتعاقدين ومن حين الى آخر وبروح من التعاون الوثيق مشاورات فيما بينها لتأمين تطبيق احكام هذا الاتفاق وملحقه والتقيده بهما بصورة مرضية كما تتشاور ايضاً متى دعت الحاجة لتعدلهما .

المادة الثالثة عشرة : المشاورات للتطبيق

يمكن لاي من الفريقين المتعاقدين ، في اي وقت كان ، ان يطلب اجراء مشاورات مع الفريق المتعاقد الآخر اذا رأى من المناسب تفسير او تعديل اي من احكام هذا الاتفاق او ملحقه . يجب ان تبدأ هذه المشاورات خلال ستين يوماً من تاريخ الطلب وتصبح التعديلات المتفق عليها بين الفريقين المتعاقدين نتيجة لهذه المشاورات نافذة :

أ - بالنسبة لاحكام الاتفاق ما عدا احكام الملحق : عندما يوءك الطرفان المتعاقدان بتبادل المذكرات بالخط الكيبيلوماسية ان الاجراءات الدستورية اللازمة في كل من بلد يهمهما لاحكام تلك التعديلات المنفول القانوني قد استوفيت

ب - بالنسبة لاحكام الملحق : عندما يتم تأكيدها بتبادل مذكرات ديبيلوماسية

— ٧ —

المادة الرابعة عشرة : حل النزاعات

- ١ - إذا نشأ خلاف بين الفريقين المتعاقدين حول تفسير هذا الاتفاق أو تطبيقه فعليهما باذنه أن يبدأ  
أن يحاولا تسويته عن طريق التفاوض
- ٢ - إذا فشل الفريقان المتعاقدان في الوصول إلى تسوية عن طريق التفاوض فيمكنهما الاتفاق على عرض  
الخلاف على شخص آخر أو هيئة أخرى للفصل فيه، وإذا لم يتفقا على ذلك يعرض الخلاف بناء على  
طلب أي من الفريقين المتعاقدين على هيئة من ثلاثة محكمين للفصل فيه. ويعين كل من الفريقين المتعاقدين  
واحداً منهم ويعين الثالث من قبل المحكمين اللذين عيننا كما ورد أعلاه. على كل من الفريقين المتعاقدين  
أن يعين محكماً خلال مدة (٦٠) ستين يوماً من تاريخ تسلم أي من الفريقين المتعاقدين إشعاراً  
من الفريق المتعاقد الآخر بالطرق المذكورة. يطلب فيه عرض الخلاف على الهيئة المذكورة، ويعين  
المحكم الثالث خلال مدة ستين يوماً أخرى إذا تخلف أي من الفريقين المتعاقدين عن تعيين محكم ضمن  
المدة المحددة أو إذا لم يعين المحكم الثالث ضمن المدة المحددة، فيمكن عندئذ لأي من الفريقين  
المتعاقدين أن يطلب من رئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني تعيين محكم أو أكثر حسبما  
تقتضي الحال. وفي هذه الحالة يجب أن يكون المحكم الثالث من رعايا دولة ثالثة وأن يتراعى هيئة  
التحكيم.
- ٣ - طرفي الفريقين المتعاقدين أن يتقيدا بأى قرار يعطى وفقاً للفقرة (٢) من هذه المادة
- ٤ - يتحمل كل من الفريقين المتعاقدين النفقات تعيين المحكم الذي يعينه ومساعدته، ويتحمل كل من  
الفريقين المتعاقدين مناصفة جميع النفقات الأخرى التي تقتضيها أعمال هيئة التحكيم، بما في ذلك  
ما يعود للرئيس.
- ٥ - إذا تخلف أحد الفريقين المتعاقدين أو إحدى مؤسسات النقل الجوي التابعة لأي من الفريقين  
المتعاقدين عن التقيد بأى قرار يعطى بموجب هذه المادة، وطالما بقي هذا التخلف مستمراً  
فلفريق المتعاقد الآخر أن يحدد من أو يعلق أو يلغى أية حقوق منحها بموجب هذا الاتفاق للفريق  
المتعاقد المتخلف أو لمؤسسة النقل المعنية المتخلفة.

المادة الخامسة عشرة : الاتفاقية المتعددة الأطراف

يعمدل هذا الاتفاق وملحقه لكي يتفق مع أية اتفاقية متعددة الأطراف قد تمبـــــــــــــــــح  
ملتزمة للفريقين المتعاقدين معاً

المادة السادسة عشرة : انتهاء الاتفاق

يمكن لأي من الفريقين المتعاقدين أن يشعر الفريق المتعاقد الآخر بقراره إنهاء هذا  
الاتفاق. يبلغ هذا الإشعار في آن واحد إلى المنظمة الدولية للطيران المدني. وفي هذه الحال ينتهي  
مفعول الاتفاق بعد اثني عشرة (١٢) شهراً من تاريخ تسلم الفريق المتعاقد الآخر الإشعار إلا إذا تم  
الاتفاق على سحب الإشعار بالإنهاء قبل انقضاء هذه المدة. وإذا لم يعلم الفريق المتعاقد الآخر  
بتسلمه الإشعار فيعتبر عندئذ الإشعار مسلماً بعد انقضاء أربعة عشر (١٤) يوماً من تاريخ تسلمه من قبل  
المنظمة الدولية للطيران المدني

- ٨ -

المادة السابعة عشرة : تسجيل الاتفاق

يسجل لدى المندوبة الملكية للطيران المدني هذا الاتفاق وأي تبادل مذكرات  
ديبلوماسية تجري بموجب المادة ١٤

المادة الثامنة عشرة : احكام عامة

- ١ - يعتبر ملحق هذا الاتفاق جزءاً منه ، وكل اشارة الى الاتفاق تعني ايضاً اشارة الى الملحق  
الا عند ورود نص صريح مخالف
- ٢ - يسمح هذا الاتفاق نافذاً بعد استيفائه الاجراءات الدستورية في كل من الطرفين المتعاقدين  
وبتبادل مذكرات دبلوماسية بهذا المعنى .

واثباتاً لذلك فان الموقعين اذناه ، بناء على التفويض المعطى لكل منهما  
من قبل حكومتهم ، قد وقعوا هذا الاتفاق

حرر في بيروت هذا اليوم الثاني من شهر نيسان  
سنة ١٩٦٦ على ست نسخ باللغات الالمانية والعربية والانكليزية ، وتعتمد هذه  
النسخ بالتساوي الا عند وجود شك حيث يصح النص الانكليزي .

عن حكومة الجمهورية اللبنانية

عن حكومة النمسا الاتحادية

شارلوش طوربيكيان

فورد يان كودينوس

محتوى

الاتفاق المبرم بين حكومة النمسا الاتحادية وحكومة الجمهورية اللبنانية  
لائحة الخدمات الجوية بين ما وراء اراضيها

- ٣ - يمكن لمؤسسة او مؤسسات النقل الجوي التي تعينها حكومة النمسا الاتحادية ان تستثمر  
الخدمات الجوية على كل من الطرق المحددة في كلا الاتجاهاين :  
نقاط في النمسا نحو اثينا و او تركيا الى نقاط في لبنان ونقاط ما وراء
- ٢ - يمكن لمؤسسة او مؤسسات النقل الجوي التي تعينها الحكومة اللبنانية ان تستثمر الخدمات  
الجوية على كل من الطرق المحددة في كلا الاتجاهاين :  
نقاط في لبنان نحو اليونان و او تركيا الى نقاط في النمسا ونقاط ما وراء
- ٢ - يمكن لمؤسسات النقل الجوي وحسب اختيارها ان تغفل التوقف في النقاط على اى من  
النقاط المذكورة اعلاه بشرط ان تبدأ الخدمات المتفق عليها في نقطة واقعة في اراضي  
التوقيع المتعاقد الذي عين المؤسسة
- ٤ - يجرى الاتفاق على النقاط المعينة في الفقرتين ( ٣ و ٢ اعلاه بين سلطات طيران  
كلا الفريقين المتعاقدين .

**AGREEMENT BETWEEN THE  
AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT  
AND THE GOVERNMENT OF THE  
REPUBLIC OF LEBANON FOR AIR SER-  
VICES BETWEEN AND BEYOND  
THEIR RESPECTIVE TERRITORIES**

The Austrian Federal Government and the Government of the Republic of Lebanon, hereinafter described as the Contracting Parties,

Being Contracting Parties to the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on the seventh day of December, 1944, the terms of which Convention are binding on both parties,

And desiring to conclude an Agreement for air transport services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

**ARTICLE 1—Definitions**

For the purpose of the present Agreement and its Annex, unless the context otherwise requires:

- (a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;
- (b) 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 any functions at present exercised by the said Ministry, and, in the case of the Republic of Lebanon, the Directorate General of Transport and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Directorate;
- (c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of the present Agreement;
- (d) the term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, protection or trusteeship of that State; and
- (e) the term "air service", "international air service", "Airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

**ARTICLE 2—Traffic Rights**

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement, for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex to the present Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. Subject to the provisions of this Agreement the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
- (c) to make stops in the said territory at the points specified for that route in the Annex to the present Agreement for the purpose of putting down and taking up international traffic in passengers, cargo and mail.

(2) Nothing in paragraph (1) of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

**ARTICLE 3—Necessary Authorisations**

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

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

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

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial

ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

(5) When an airline has been so designated and authorised, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 9 of the present Agreement is in force in respect of those services.

#### ARTICLE 4—Revocation of an Operating Authorisation

(1) Each Contracting Party shall have the rights to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2, of the present Agreement by any airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

- (a) in any case where 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 such Contracting Party, or
- (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or
- (c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

(2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

#### ARTICLE 5—Exemption from customs and other duties

(1) Aircraft operated on international services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the international journey performed over that territory.

(2) Supplies of fuels, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and

intended solely for use in the operation of international services shall be accorded treatment not less favourable than that granted by the second Contracting Party to the airlines of the most favoured nation or to its national airlines engaged in international air services, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, even when these supplies are to be used on the parts of the journey, performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

The materials referred to above may be required to be kept under customs supervision or control.

(3) The regular airborne equipment, spare parts, aircraft stores and supplies of fuels and lubricants retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party, who may require that those materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

#### ARTICLE 6—Applicability of laws and regulations

The laws, rules, regulations and instructions of one Contracting Party, especially those relating to the entry into or departure from its territory of passengers, crew, cargo or aircraft engaged in international air navigation (such as regulations relating to entry, exit, immigration, passports, customs and quarantine), shall be applied to the passengers, crew, cargo and aircraft of the designated airline of the other Contracting Party, while within the territory of the former Contracting Party.

#### ARTICLE 7—Recognition of Certificates and licences

Certificates of airworthiness, certificates of competency, qualifications and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services specified in the Annex. Each Contracting Party reserves the right however, to refuse to recognize, for the flight over its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

#### ARTICLE 8—Capacity Regulations

In order to maintain equilibrium between the capacity of agreed services and the requirements of the public for air transport on the specified routes and in order to maintain proper relationship between the agreed services and other air

services operating on the specified routes, the Contracting Parties agree as follows:

(1) In the operation by the airline of either Contracting Party of the agreed services, the interests of the airlines of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provide on all or part of the same route.

(2) The air transport offered by the airlines of each Contracting Party, on the specified routes shall bear a close relationship to the needs of the public for air transport and to the traffic interests of the airlines concerned as defined in this Agreement.

(3) The services provided by a designated airline under this Agreement shall retain as their primary objective the general principle that capacity shall be related:

- (a) to the requirements of traffic between the country of origin of the air service and the country of destination on the specified routes;
- (b) to the air transport needs of the area through which the airline passes; and
- (c) to the requirements of through airline operations.

(4) The capacity, the frequency of services on the specified routes and the timetables concerned shall be agreed upon between the competent authorities of both Contracting Parties after due consultation of the airlines concerned and taking into account the results of their coordination.

#### ARTICLE 9—Transport tariffs

(1) The tariffs to be charged by the airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of services (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines.

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

(3) The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction;

in special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

(4) If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be agreed on in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, or if during the first fifteen (15) days of the thirty (30) days period referred to in paragraph (3) of this Article one Contracting Party gives the other Contracting Party notice of its dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

(5) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (3) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (4), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 14 of the present Agreement.

(6) Subject to the provisions of paragraph (5) of this Article, no new tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party have not approved it.

(7) The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

#### ARTICLE 10—Statistics and timetables

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

(2) Each Contracting Party shall cause its designated airlines to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, as long in advance as practicable, copies of timetables, traffic schedules including any modification thereof, and all other relevant information concerning the operation of the specified air services including such information as may be required to satisfy the aeronautical authorities that the requirements of this Agreement are being duly observed.

#### ARTICLE 11—Representations

Subject to the laws in force in the territory of each Contracting Party, the airlines designated

by the Contracting Parties according to Article 3, paragraph (1) are entitled to maintain the technical, administrative and commercial personnel required for the performance of air services according to the Annex to the present Agreement and to establish and operate offices in the territory of the other Contracting Party.

#### ARTICLE 12—Consultations for implementation

In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view of ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the present Agreement and its Annex.

#### ARTICLE 13—Consultations for modification

Either Contracting Party may, at any time, request consultation with the other Party if the former Party considers it desirable to modify or amend any provisions of the present Agreement or its Annex. Such consultation shall begin within sixty days from the date of the request. Modifications agreed between the Contracting Parties as a result of such consultations shall come into effect:

- (a) in respect of provisions of the Agreement other than those of the Annex, when the Contracting Parties confirm by an Exchange of Notes through the diplomatic channel that the respective constitutional procedures required to give effect to such modifications have been carried out; and
- (b) in respect of the provisions of the Annex, when confirmed by an Exchange of Diplomatic Notes.

#### ARTICLE 14—Settlement of disputes

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body. If they do not so agree, the dispute shall 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 (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal and the third arbitrator shall be

appointed within a further period of sixty (60) days. 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 Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

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

(4) Each Contracting Party will be responsible for the cost of its designated arbitrator and subsidiary staff provided and both Contracting Parties shall share equally all such further expenses involved in the activities of the tribunal including those of the President.

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

#### ARTICLE 15—Multilateral Convention

The present Agreement and its Annex shall be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

#### ARTICLE 16—Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

#### ARTICLE 17—Registration of Agreement

The present Agreement and any Exchange of Diplomatic Notes in accordance with Article 13 shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

**ARTICLE 18—General dispositions**

(1) The Annex to this Agreement shall be deemed to be part of the Agreement and all references to the "Agreement" shall include references to the Annex, except where otherwise expressly provided.

(2) This Agreement shall come into force after compliance by each Contracting Party with the constitutional requirements and by exchange of Diplomatic Notes to this effect.

In witness whereof the undersigned plenipotentiaries, being duly authorised thereto by their respective Governments have signed the present Agreement.

Done in six copies this day of 2nd April 1969, at Beirut in German, Arabic and English all three texts being equally authentic, except in case of doubt when the English text shall prevail.

For the Austrian Federal Government:

**G. Gudenus**

For the Lebanese Government:

**Shavarsh Toriguian**

**A N N E X**

**to the Agreement between the Austrian Federal Government and the Government of the Republic of Lebanon for Air Services between and beyond their respective territories**

1. The airline(s) designated by the Austrian Federal Government shall be entitled to operate air services on each of the routes specified, in both directions:  
Points in Austria via Greece and/or Turkey to points in Lebanon and to points beyond.
2. The airline(s) designated by the Lebanese Government shall be entitled to operate air services on each of the routes specified, in both directions:  
Points in Lebanon via Greece and/or Turkey to points in Austria and to points beyond.
3. 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 in the territory of the Contracting Party designating the airline.
4. Points mentioned under para 1. and 2. above will have to be agreed upon by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

Das vorliegende Abkommen tritt nach Durchführung des in seinem Art. 18 Abs. 2 vorgesehenen Notenwechsels am 15. März 1972 in Kraft.

**Kreisky**