

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 1991

Ausgegeben am 12. Juli 1991

136. Stück

375. Kundmachung: Geltungsbereich des Zusatzprotokolls zum Europäischen Übereinkommen über die Rechtshilfe in Strafsachen
376. Kundmachung: Widerruf der Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Bundesminister für Verkehr der Republik Österreich nach Rn. 2010 des ADR über die Beförderung von Barium- und Bleiverbindungen der Klasse 6.1, Ziffern 71 und 72, in flexiblen Schüttgutbehältern
377. Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr der Republik Österreich gemäß Rn. 2010 und 10 602 des ADR betreffend die Beförderung von 1,1,1,2-Tetrafluorethan
378. Luftverkehrsabkommen zwischen der Österreichischen Bundesregierung und der Regierung von Irland samt Anhang

375. Kundmachung des Bundeskanzlers betreffend den Geltungsbereich des Zusatzprotokolls zum Europäischen Übereinkommen über die Rechtshilfe in Strafsachen

Nach Mitteilung des Generalsekretärs des Europarats hat Spanien am 13. Juni 1991 seine Ratifikationsurkunde zum Zusatzprotokoll zum Europäischen Übereinkommen über die Rechtshilfe in Strafsachen (BGBl. Nr. 296/1983, letzte Kundmachung des Geltungsbereiches BGBl. Nr. 269/1991) hinterlegt.

Spanien hat anlässlich der Hinterlegung seiner Ratifikationsurkunde folgenden Vorbehalt erklärt:

„Die Spanische Regierung erklärt gemäß Art. 8 Abs. 2, daß sie sich das Recht vorbehält, einem Rechtshilfeersuchen um Durchführung oder Beschlagnahme von Gegenständen in bezug auf fiskalische strafbare Handlungen nicht zu entsprechen.“

Vranitzky

376. Kundmachung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend den Widerruf der Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepu-

blik Deutschland und dem Bundesminister für Verkehr der Republik Österreich nach Rn. 2010 des ADR über die Beförderung von Barium- und Bleiverbindungen der Klasse 6.1, Ziffern 71 und 72, in flexiblen Schüttgutbehältern

Gemäß § 2 Abs. 2 des Bundesgesetzes über das Bundesgesetzblatt 1985, BGBl. Nr. 200, wird kundgemacht:

Die Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Bundesminister für Verkehr der Republik Österreich nach Rn. 2010 des ADR über die Beförderung von Barium- und Bleiverbindungen der Klasse 6.1, Ziffern 71 und 72, in flexiblen Schüttgutbehältern (BGBl. Nr. 174/1980) wurde mit Schreiben des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, Zl. 151 051/1-I/5-90, vom 11. Juli 1990 seitens der Republik Österreich widerrufen.

Die für das ADR zuständige Behörde der Bundesrepublik Deutschland hat am 4. April 1991 diese Vereinbarung ebenfalls widerrufen; die Vereinbarung ist demgemäß mit diesem Datum außer Kraft getreten.

Streicher

377.

(Übersetzung)

ACCORD

entre le Ministre Fédéral des Transports de la République Fédérale d'Allemagne et le Ministre Fédéral de l'Economie publique et des Transports de la République d'Autriche au titre des marginaux 2010 et 10 602 de l'ADR relatif au transport de tétrafluoro-1,1,1,2 éthane

(1) Par dérogation aux prescriptions des marginaux 2200 et 2201 de l'annexe A de l'ADR, du marginal 211 210 de l'appendice B.1a ainsi que du marginal 212 210 de l'appendice B.1b, le tétrafluoro-1,1,1,2 éthane (R 134a) peut être transporté en tant que matière de la classe 2, 3° a) par transports routiers au moyen des emballages et matériels de transport décrits ci-après dans les conditions suivantes:

1. Emballages et matériels de transport

- 1.1 Devront être utilisées des bouteilles selon marginal 2212 (1) a) ou des récipients selon marginal 2212 (1) b) ou des citernes selon marginal 2212 (1) c) en relation avec les annexes B.1a et B.1b.
- 1.2 En tant que matériaux des récipients doivent être utilisés des aciers ferritiques non trempés.
- 1.3 Les robinets doivent être en acier; le laiton ne doit pas être utilisé.
- 1.4 En ce qui concerne leur construction, leur équipement, leur éprouves et leur service:

- les bouteilles et récipients doivent correspondre aux prescriptions des marginaux 2202 et 2220,
- les conteneurs-citernes doivent correspondre aux prescriptions de l'appendice B.1b,
- les véhicules-citernes doivent correspondre aux prescriptions de l'appendice B.1a, applicables aux matières du chiffre 3° a) de la classe 2.

2. Autres prescriptions

- 2.1 Les éprouves initiales et périodiques doivent être effectuées à une pression manométrique au moins égale à:
 - 2,2 MPa (22 bar) pour les bouteilles, récipients et citernes d'un diamètre ne dépassant pas 1,5 m,
 - 2,0 MPa (20 bar) pour les citernes d'un diamètre supérieur à 1,5 m sans protection calorifuge et
 - 1,8 MPa (18 bar) pour les citernes d'un diamètre supérieur à 1,5 m avec protection calorifuge.
- 2.2 Le degré de remplissage des bouteilles, récipients et citernes ne doit pas dépasser 1,04 kg par litre de capacité.

VEREINBARUNG

zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr der Republik Österreich gemäß Rn. 2010 und 10 602 des ADR betreffend die Beförderung von 1,1,1,2-Tetrafluorethan

(1) Abweichend von den Vorschriften der Rn. 2200 und 2201 der Anlage A des ADR, der Rn. 211 210 des Anhangs B.1a sowie der Rn. 212 210 des Anhangs B.1b darf 1,1,1,2-Tetrafluorethan (R 134a) als Stoff der Klasse 2, Ziffer 3.a), in den nachstehend beschriebenen Verpackungen und Beförderungsmitteln unter den festgelegten Bedingungen im internationalen Straßenverkehr befördert werden.

1. Verpackungen und Beförderungsmittel

- 1.1 Es sind Flaschen nach Rn. 2212 Abs. 1 a) oder Gefäße nach Rn. 2212 Abs. 1 b) oder Tanks nach Rn. 2212 Abs. 1 c) in Verbindung mit den Anhängen B.1a und B.1b zu verwenden.
- 1.2 Als Werkstoffe für die Behälter sind nicht vergütete ferritische Stähle zu verwenden.
- 1.3 Die Ventile müssen aus Stahl sein; Messing darf nicht verwendet werden.
- 1.4 Hinsichtlich des Baus, der Ausrüstung, der Prüfungen, der Kennzeichnung und des Betriebs müssen
 - die Flaschen und Gefäße den Vorschriften der Rn. 2202 und 2220,
 - die Tankcontainer den Vorschriften des Anhangs B.1b,
 - die Tankfahrzeuge den Vorschriften des Anhangs B.1a,
 die für Stoffe der Ziffer 3.a) der Klasse 2 gelten, entsprechen.

2. Sonstige Vorschriften

- 2.1 Erstmalige und wiederkehrende Prüfungen sind mit einem Überdruck von mindestens
 - 2,2 MPa (22 bar) für Flaschen und Gefäße sowie Tanks mit einem Durchmesser (Da) von höchstens 1,5 m,
 - 2,0 MPa (20 bar) für Tanks mit einem Durchmesser (Da) von mehr als 1,5 m ohne Sonnenschutz und
 - 1,8 MPa (18 bar) für Tanks mit einem Durchmesser (Da) von mehr als 1,5 m mit Sonnenschutz
 durchzuführen.
- 2.2 Der Füllungsgrad der Flaschen, Gefäße und Tanks darf 1,04 kg je Liter Fassungsraum nicht übersteigen.

- 2.3 Le remplissage de la matière ne doit être fait qu'à l'état sec dans des contenants secs.
- 2.4 La signalisation apposée conformément au marginal 10 500 de l'annexe B de l'ADR sur les véhicules-citernes ou les conteneurs-citernes d'une capacité supérieure à 3 m³, portera les numéros d'identification suivants:
- 20 pour le numéro d'identification du danger,
 - 1956 pour le numéro d'identification de la matière.
- 2.5 Les autres prescriptions applicables aux gaz du chiffre 3° a) doivent être appliquées par analogie.
3. **Mentions sur le document de transport**
En plus des indications habituelles, l'expéditeur devra porter dans le document de transport la désignation de la marchandise suivante:
«Tétrafluoro-1,1,1,2 éthane, classe 2, ADR.»
De plus, l'expéditeur devra mentionner dans le document de transport:
«Transport convenu aux termes des marginaux 2010 et 10 602 de l'ADR.»
- (2) Le présent accord s'applique jusqu'à sa révocation par une des Parties contractantes aux transports effectués entre la République fédérale d'Allemagne et l'Autriche.
- 2.3 Der Stoff darf nur in trockenem Zustand in trockene Behälter gefüllt werden.
- 2.4 Die auf den Tankfahrzeugen oder Tankcontainern mit einem Fassungsraum von mehr als 3 m³ gemäß Rn. 10 500 der Anlage B des ADR anzubringende Kennzeichnung muß folgende Kennzeichnungsnummern tragen:
- 20 für die Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr,
 - 1956 für die Nummer zur Kennzeichnung des Stoffes.
- 2.5 Die sonstigen für Gase der Ziffer 3.a) geltenden Vorschriften sind entsprechend anzuwenden.
3. **Angaben im Beförderungspapier**
Im Beförderungspapier ist zusätzlich zu den sonst vorgeschriebenen Angaben folgende Bezeichnung des Gutes aufzunehmen:
„1,1,1,2-Tetrafluorethan, 2, ADR.“
Außerdem hat der Absender im Beförderungspapier zu vermerken:
„Beförderung vereinbart nach Rn. 2010 und 10 602 des ADR.“
- (2) Diese Regelung gilt im Verkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Österreich bis auf Widerruf durch eine der Vertragsparteien.

Vienne, le 5 juin 1991

Pour le Ministre Fédéral de l'Economie publique et des Transports de la République d'Autriche:

Kafka

Bonn, le 23 janvier 1991

L'Autorité compétente pour l'ADR de la République fédérale d'Allemagne:
Pour le Ministre fédéral des Transports:

Quester

Wien, den 5. Juni 1991

Für den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr der Republik Österreich:

Kafka

Bonn, den 23. 01. 1991

Die für das ADR zuständige Behörde der Bundesrepublik Deutschland:
Der Bundesminister für Verkehr:
Im Auftrag:

Quester

Vranitzky

378.

LUFTVERKEHRSABKOMMEN ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG UND DER REGIE- RUNG VON IRLAND

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung von Irland, in der Folge die Vertragsparteien genannt,

ALS Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt*),
VOM Wunsche geleitet, ihre wechselseitigen Beziehungen auf dem Gebiete der Zivilluftfahrt zu fördern und in Ergänzung des genannten Abkommens ein Abkommen zum Zwecke der Errichtung

*) Kundgemacht in BGBl. Nr. 97/1949

eines planmäßigen Flugverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus abzuschließen,

HABEN folgendes vereinbart:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

1. Für die Anwendung dieses Abkommens
 - a) bedeutet der Ausdruck „Konvention“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt und schließt jeden gemäß Artikel 90 dieser Konvention angenommenen Anhang sowie Änderungen der Anhänge oder der Konvention gemäß deren Artikel 90 und 94 ein, sofern diese Anhänge und Abänderungen von beiden Vertragsparteien angenommen worden sind;
 - b) bedeutet der Ausdruck „Luftfahrtbehörden“ im Falle der Österreichischen Bundesregierung den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und im Falle Irlands den Minister für Verkehr und Fremdenverkehr (Minister of Tourism, Transport and Communications), oder in beiden Fällen, jede Person oder Körperschaft, die zur Wahrnehmung der in die Zuständigkeit der genannten Behörden fallenden Funktionen ermächtigt ist;
 - c) bedeutet der Ausdruck „namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen“ ein Fluglinienunternehmen, das gemäß den Bestimmungen des Artikels 3 dieses Abkommens namhaft gemacht und zugelassen wurde;
 - d) bedeutet der Ausdruck „Tarife“ die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Frachtgut bezahlten Preise sowie die Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich der Preise und Bedingungen für Agenturleistungen und sonstige Hilfsdienste, jedoch ausschließlich der Entgelte oder Bedingungen für die Beförderung von Post;
 - e) bedeutet der Ausdruck „Beförderungskapazität“:
 - i) in bezug auf ein Luftfahrzeug die diesem auf einer Flugstrecke oder einem Flugstreckenabschnitt zur Verfügung stehende Nutzlast;
 - ii) in bezug auf eine festgelegte Fluglinie die Beförderungskapazität des auf dieser Fluglinie eingesetzten Luftfahrzeuges, multipliziert mit der von diesem Luftfahrzeug innerhalb eines gegebenen Zeitraumes auf einer Flugstrecke oder einem Flugstreckenabschnitt betriebenen Frequenz;
 - f) haben die Ausdrücke „Hoheitsgebiet“, „Fluglinie“, „internationale Fluglinie“, „Fluglinienunternehmen“, „nichtgewerbliche Landung“ jeweils die ihnen in den Artikeln 2 und 96 der Konvention gegebene Bedeutung.

2. Der Anhang zu diesem Abkommen bildet einen integralen Bestandteil des Abkommens und jede Bezugnahme auf das Abkommen ist unter Einschluß des Anhanges zu verstehen, außer es wird etwas anderes festgelegt. %

Artikel 2

Gewährung von Verkehrsrechten

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zum Zwecke der Errichtung eines planmäßigen internationalen Fluglinienverkehrs auf den im Anhang festgelegten Flugstrecken die in diesem Abkommen festgelegten Rechte. Diese Fluglinien und Flugstrecken werden in der Folge die „vereinbarten Fluglinien“ bzw. die „festgelegten Flugstrecken“ genannt.

2. Das/die von jeder Vertragspartei namhaft gemachte(n) Fluglinienunternehmen genießt/genießen nach Maßgabe der einschlägigen Bestimmungen dieses Vertrages folgende Rechte:

- a) das Recht, das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
- b) das Recht, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Landungen zu nichtgewerblichen Zwecken durchzuführen; und
- c) beim Betrieb einer vereinbarten Fluglinie auf einer festgelegten Flugstrecke das Recht, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei im internationalen Verkehr Fluggäste, Frachtgut und Post getrennt oder gemeinsam aufzunehmen und abzusetzen.

3. Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei, die nicht gemäß Artikel 3 dieses Abkommens namhaft gemacht wurden, genießen ebenfalls die in Absatz 2 lit. a und b dieses Artikels festgelegten Rechte.

4. Keine Bestimmung in diesem Abkommen ist dahingehend auszulegen, daß dem/den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei das Vorrecht eingeräumt wird, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Frachtgut und Post, die für einen anderen Punkt im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind, zur entgeltlichen Beförderung aufzunehmen.

Artikel 3

Namhaftmachung der Fluglinienunternehmen

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, der anderen Vertragspartei schriftlich ein oder mehrere Fluglinienunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien auf den festgelegten Flugstrecken namhaft zu machen. Bei Erhalt dieser Namhaftmachung haben die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei nach Maßgabe der Bestimmungen der Absätze 2 und 3 dieses Artikels dem/den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen die entsprechenden Betriebsbewilligungen unverzüglich zu erteilen.

2. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei können von dem/den von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen den Nachweis verlangen, daß es/sie in der Lage ist/sind, die Bedingungen der Gesetze und Vorschriften zu erfüllen, die von diesen Behörden in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der Konvention üblicher- und billigerweise auf den Betrieb internationaler Fluglinien angewendet werden.

3. Jede Vertragspartei hat das Recht, die Annahme der Namhaftmachung des/der Fluglinienunternehmen(s) durch die andere Vertragspartei abzulehnen oder solchen Fluglinienunternehmen die in Artikel 2 dieses Abkommens angeführten Rechte zu versagen, zu widerrufen oder dem/den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen für die Ausübung dieser Rechte die von ihr für erforderlich erachteten Bedingungen in all jenen Fällen aufzuerlegen, in denen ihr nicht nachgewiesen wird, daß das/die betreffende(n) Fluglinienunternehmen seine/ihre zentrale Verwaltung und seinen/ihren Hauptgeschäftssitz im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei haben, daß die Mehrheit seiner/ihrer Firmenanteile sich im Eigentum der Staatsangehörigen oder der Regierung der anderen Vertragspartei befindet, und die tatsächliche Kontrolle von diesen Staatsangehörigen oder der Regierung ausgeübt wird.

4. Das/die namhaft gemachte(n) Fluglinienunternehmen, dem/denen auf diese Weise die Bewilligung erteilt worden ist, kann/können jederzeit den Teil- oder Vollbetrieb der vereinbarten Fluglinien aufnehmen, vorausgesetzt, daß das Fluglinienunternehmen die anzuwendenden Bestimmungen dieses Abkommens befolgt, und daß die gemäß den Bestimmungen des Artikels 6 dieses Abkommens erstellten Tarife bezüglich dieser Fluglinien in Kraft sind.

5. Jede Vertragspartei hat das Recht, eine Betriebsbewilligung zu widerrufen oder die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch das/die von der anderen Vertragspartei namhaft gemachte(n) Fluglinienunternehmen auszusetzen oder die von ihr für die Ausübung dieser Rechte als notwendig erachteten Bedingungen aufzuerlegen:

- a) Falls diese(s) Fluglinienunternehmen es unterläßt/unterlassen, die Gesetze und Vorschriften der Vertragspartei zu befolgen, die diese Rechte gewährt, oder
- b) falls das/die Fluglinienunternehmen es in anderer Weise unterläßt/unterlassen, den Betrieb gemäß den in diesem Abkommen und dem dazugehörigen Anhang vorgeschriebenen Bedingungen durchzuführen.

6. Dieses Recht wird nur nach Beratungen mit der anderen Vertragspartei gemäß Artikel 15 dieses Abkommens ausgeübt, es sei denn, daß die sofortige Aussetzung, der sofortige Widerruf oder die

Auferlegung der in Absatz 5 dieses Artikels genannten Bedingungen unbedingt erforderlich ist, um weitere Verstöße gegen die in Absatz 5 dieses Artikels angeführten Gesetze oder Vorschriften, zu verhindern.

Artikel 4

Beförderungskapazität

1. Die zum Betrieb der vereinbarten planmäßigen Luftverkehrsverbindungen bereitgestellte Kapazität hat, unter Zugrundelegung eines angemessenen Auslastungsfaktors, in enger Beziehung zur Nachfrage für die Beförderung von Verkehr zu stehen, der im Hoheitsgebiet einer der beiden Vertragsparteien seinen Ursprung und im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei seinen Bestimmungsort hat.

2. Um eine gerechte und gleiche Behandlung der namhaft gemachten Fluglinienunternehmen zu erreichen, haben die Fluglinienunternehmen die Frequenzen ihrer planmäßigen Dienste, die einzusetzenden Luftfahrzeugtypen sowie die Flugpläne einschließlich der Betriebstage und der voraussichtlichen Ankunfts- und Abflugzeiten zeitgerecht zu vereinbaren.

3. Die dermaßen vereinbarten Flugpläne sind den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien mindestens 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 über die obgenannten Flugpläne keine Einigung erzielen, so werden sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bemühen, das Problem zu lösen.

5. Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Artikels tritt kein Flugplan in Kraft, wenn er nicht durch die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien genehmigt wurde.

6. Die gemäß den Bestimmungen dieses Artikels für eine Saison erstellten Flugpläne bleiben für entsprechende Saisonen in Kraft, bis neue Flugpläne gemäß den Bestimmungen dieses Artikels erstellt worden sind.

Artikel 5

Beistellung von Statistiken

1. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei werden den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen regelmäßige oder sonstige statistische Unterlagen übermitteln.

2. Diese Unterlagen haben alle Angaben zu umfassen, die zur Feststellung des auf den vereinbarten Fluglinien von diesem Fluglinienunternehmen beförderten Verkehrsaufkommens und seiner Herkunft und Zielpunkte erforderlich sind.

Artikel 6

Tarife

1. Die von dem Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei für die Beförderung in das oder aus dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einzuhebenden Tarife sind unter gebührender Berücksichtigung aller maßgeblichen Faktoren, einschließlich der Betriebskosten, eines angemessenen Gewinns und der Charakteristika der Beförderung, wie Geschwindigkeit und Bequemlichkeit, in angemessener Höhe zu erstellen.

2. Die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Tarife sind zwischen den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der beiden Vertragsparteien zu vereinbaren.

3. Die auf diese Weise vereinbarten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien 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 sich nicht auf einen dieser Tarife einigen oder kann aus anderen Gründen ein Tarif gemäß Absatz 2 dieses Artikels nicht festgelegt werden, oder geben die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei während der ersten fünfzehn Tage der in Absatz 3 dieses Artikels genannten Frist von dreißig Tagen bekannt, daß sie mit einem gemäß den Bestimmungen von Absatz 2 dieses Artikels vereinbarten Tarif nicht einverstanden sind, so werden sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bemühen, eine Einigung über die Tarife zu erzielen.

5. Können die Luftfahrtbehörden sich nicht über die Genehmigung eines ihnen gemäß obigem Absatz 3 vorgelegten Tarifs oder über die Festsetzung eines Tarifs gemäß Absatz 4 einigen, so werden die Vertragsparteien sich bemühen, eine Einigung über die Tarife zu erzielen.

6. Kein Tarif tritt in Kraft, wenn er nicht von den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien genehmigt wurde.

7. Die gemäß den Bestimmungen dieses Artikels erstellten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife gemäß den Bestimmungen dieses Artikels erstellt worden sind.

Artikel 7

Anwendung von Gesetzen und Vorschriften

1. Die Gesetze und Vorschriften einer Vertragspartei betreffend den Ein- und Ausflug von im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen in ihr und aus ihrem Hoheitsgebiet oder den

Betrieb und den Verkehr dieser Luftfahrzeuge während des Aufenthaltes in ihrem Hoheitsgebiet gelten für die Luftfahrzeuge des namhaft gemachten Fluglinienunternehmens der anderen Vertragspartei.

2. Die Gesetze und Vorschriften einer Vertragspartei betreffend Einflug, Aufenthalt und Ausflug von Fluggästen, Besatzungsmitgliedern, Frachtgut und Post nach, in und aus ihrem Hoheitsgebiet, wie beispielsweise die Formalitäten betreffend Pässe, Zölle, Devisen und sanitäre Maßnahmen, gelten für die Dauer des Aufenthaltes in besagtem Hoheitsgebiet für Fluggäste, Besatzungsmitglieder, Frachtgut und Post, die vom Luftfahrzeug des namhaft gemachten Fluglinienunternehmens der anderen Vertragspartei befördert werden.

3. Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Ausweise, die von einer Vertragspartei ausgestellt oder als gültig erklärt wurden und noch gültig sind, sind von der anderen Vertragspartei für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien als gültig anzuerkennen.

4. Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, für Flüge über ihr eigenes Hoheitsgebiet die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Ausweisen zu verweigern, die ihren eigenen Staatsangehörigen von einem anderen Staat ausgestellt oder als gültig erklärt worden sind.

Artikel 8

Untersuchung von Unfällen

1. Im Falle einer Notlandung oder eines Unfalles eines Luftfahrzeuges einer der Vertragsparteien auf dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei werden die Luftfahrtbehörden der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet die Notlandung oder der Unfall erfolgt ist, unverzüglich die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei davon verständigen, sofortige Schritte zur Hilfeleistung für die Besatzungsmitglieder und die Fluggäste veranlassen, für die Sicherheit des Luftfahrzeuges und der an Bord befindlichen Post, des Gepäcks und des Frachtguts sorgen und die erforderlichen Maßnahmen für die Untersuchung der Einzelheiten und näheren Umstände der Notlandung oder des Unfalles ergreifen.

2. Die Luftfahrtbehörden der Vertragspartei, die die Untersuchung der Einzelheiten und näheren Umstände der Notlandung oder des Unfalles führen, informieren die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei von der Abhaltung der Untersuchung. Den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei werden sämtliche Möglichkeiten eingeräumt, um bei der Untersuchung vertreten zu sein. Die Luftfahrtbehörden der Vertragspartei, die die Untersuchung führen, übermitteln den Untersuchungsbericht, sobald dieser verfügbar ist, den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei.

Artikel 9**Sicherheit der Luftfahrt**

1. Im Einklang mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten bekräftigen die Vertragsparteien, daß ihre Verpflichtung, in ihren gegenseitigen Beziehungen die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen, einen integralen Bestandteil dieses Abkommens bildet.

2. Die Vertragsparteien gewähren einander auf Ersuchen jede notwendige Hilfe, um Handlungen der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen und sonstige widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit von Fluggästen, Besatzungsmitgliedern und Luftfahrzeugen, von Flughäfen und Luftfahrteinrichtungen sowie jede sonstige Bedrohung der Sicherheit der Luftfahrt zu verhindern.

3. Die Vertragsparteien handeln in voller Übereinstimmung mit den Bestimmungen des am 14. September 1963 in Tokio unterzeichneten Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen *), des am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen **), des am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt ***) oder jedes anderen Übereinkommens über die Sicherheit der Luftfahrt, welchem sie noch beitreten.

4. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation festgelegten und als Anhänge zum am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt bezeichneten Sicherheitsbestimmungen für die Luftfahrt, sofern solche Sicherheitsbestimmungen von den Vertragsparteien angewandt werden; sie tragen dafür Sorge, daß die Betreiber von Luftfahrzeugen, die bei ihnen registriert sind oder den Hauptgeschäftssitz oder ständigen Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet haben, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet in Übereinstimmung mit diesen Sicherheitsbestimmungen für die Luftfahrt handeln: Jede Vertragspartei benachrichtigt die andere von ihrer Absicht, eine Abweichung von den Standards des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt zu notifizieren.

5. Beide Vertragsparteien kommen überein, die von der anderen Vertragspartei geforderten Sicherheitsbestimmungen für die Einreise in das Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei zu befolgen und geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die Luftfahrzeuge zu schützen und die Fluggäste, die

Besatzungsmitglieder, die von ihnen mitgeführten Gegenstände sowie das Frachtgut und die Vorräte an Bord sowohl vor dem Einsteigen und Beladen, als auch währenddessen einer Kontrolle zu unterziehen. Jede Vertragspartei hat weiters jedwede Aufforderung der anderen Vertragspartei zur Ergreifung von Sondermaßnahmen zum Schutz vor einer ganz bestimmten Bedrohung wohlwollend zu berücksichtigen.

6. Kommt es zu einem Zwischenfall widerrechtlicher Inbesitznahme von Luftfahrzeugen oder sonstiger widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit von Fluggästen, Besatzungsmitgliedern, Luftfahrzeugen, Flughäfen und Luftfahrteinrichtungen oder droht ein derartiger Zwischenfall, so gewähren die Vertragsparteien einander Hilfe durch erleichterten Informationsfluß und sonstige andere geeignete Maßnahmen, die vereinbart werden, zur schnellen und sicheren Beendigung eines derartigen Zwischenfalles oder der Gefahr eines solchen.

7. Hat eine Vertragspartei triftige Gründe anzunehmen, daß die andere Vertragspartei von den in diesem Artikel für die Luftfahrt vorgesehenen Sicherheitsbestimmungen abgewichen ist, so können die Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei um sofortige Beratungen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ersuchen. Das Nichtzustandekommen einer zufriedenstellenden Vereinbarung innerhalb von 15 Tagen vom Zeitpunkt eines solchen Ersuchens stellt einen ausreichenden Grund dar, die Betriebsbewilligung oder technische Genehmigung des/der Fluglinienunternehmens der anderen Vertragspartei zu versagen, zu widerrufen, zu beschränken oder Bedingungen aufzuerlegen. Sollte es ein Notfall erfordern, so kann eine Vertragspartei einstweilige Maßnahmen vor Ablauf von 15 Tagen ergreifen.

Artikel 10**Flughafengebühren und Entgelte**

Die im Hoheitsgebiet jeder der Vertragsparteien für die Benützung von Flughäfen und anderen Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge des/der namhaft gemachten Fluglinienunternehmens(s) der anderen Vertragspartei auferlegten Gebühren und Entgelten dürfen nicht höher sein als jene, die/den in ähnlichem internationalen Verkehr eingesetzten Luftfahrzeugen eines Fluglinienunternehmens der ersten Vertragspartei auferlegt werden.

Artikel 11**Zölle und Zollverfahren**

1. Die von dem/den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen einer der beiden Vertragsparteien auf internationalen Fluglinien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie Treib- und Schmierstoffe, Ersatzteile, Ausrüstung und Bordvorräte (ein-

*) Kundgemacht in BGBl. Nr. 247/1974

**) Kundgemacht in BGBl. Nr. 249/1974

***) Kundgemacht in BGBl. Nr. 248/1974

schließlich Nahrungsmittel, alkoholische und nicht-alkoholische Getränke sowie Tabak), die sich bei der Ankunft im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei an Bord dieses Luftfahrzeuges befinden, sind von allen Zöllen, Inspektionsgebühren und sonstigen Abgaben oder Steuern befreit, vorausgesetzt, daß diese Ausrüstungsgegenstände und Vorräte bis zu ihrer Wiederausfuhr an Bord des Luftfahrzeuges verbleiben.

2. Treib- und Schmierstoffe, Ersatzteile, Ausrüstung und Bordvorräte (einschließlich Nahrungsmittel, alkoholische und nichtalkoholische Getränke sowie Tabak), die von dem/den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ausschließlich für deren betriebliche Erfordernisse geliefert wurden bzw. werden, sind von Zöllen, Inspektionsgebühren und sonstigen Abgaben und Steuern bei ihrer Ankunft, bei ihrem Abflug und während des Aufenthaltes im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei befreit.

3. Weiters sind von diesen Abgaben und Steuern, mit Ausnahme der für erbrachte Dienstleistungen zu entrichtenden Entgelte, befreit:

- a) Bordvorräte (einschließlich Nahrungsmittel, alkoholische und nichtalkoholische Getränke), die im Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien an Bord genommen wurden und zur Verwendung an Bord der im Betrieb auf internationalen Fluglinien von dem/den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge;
- b) Ersatzteile und Ausrüstung, die in das Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien zum Zwecke der Wartung oder Instandsetzung von im Betrieb auf internationalen Fluglinien von dem/den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge, eingeführt wurden;
- c) Treib- und Schmierstoffe, die für den Gebrauch im Betrieb internationaler Fluglinien durch das/die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei bestimmt sind, selbst wenn diese Vorräte während des Fluges über dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, in dem sie an Bord genommen wurden, verwendet werden sollen.

4. Es kann verlangt werden, daß die in den Absätzen 1 bis 3 dieses Artikels genannten Vorräte unter Zollaufsicht oder Zollkontrolle bleiben.

5. Die übliche Bordausrüstung sowie die Gegenstände und Vorräte, die sich an Bord des Luftfahrzeuges einer der Vertragsparteien befinden, dürfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieses Hoheitsgebietes entladen werden. In diesem Fall können sie bis zu ihrer Wiederausfuhr oder

anderweitigen Verfügung im Einklang mit den Zollvorschriften unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden.

6. Fluggäste, Gepäck, Frachtgut und Post im direkten Transitverkehr durch das Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien, die den für diesen Zweck vorgesehenen Bereich des Flughafens nicht verlassen, unterliegen nur einer vereinfachten Kontrolle, ausgenommen die Sicherheitsmaßnahmen gegen Gewalttaten sowie Luftpiraterie und den Schmuggel von der Kontrolle unterliegenden Suchtgiften.

7. Gepäck, Frachtgut und Post im direkten Transitverkehr sind von Zollgebühren und anderen ähnlichen Steuern befreit.

Artikel 12

Repräsentanzen der Fluglinienunternehmen, Ausstellung von Beförderungsdokumenten und Verkaufsförderung

1. Vorbehaltlich der Gesetze und Vorschriften der anderen Vertragspartei erhalten die von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen in gleichem Maße Gelegenheit, das für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien auf den festgelegten Flugstrecken notwendige technische und kaufmännische Personal einzustellen und im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Büros einzurichten und zu betreiben.

2. Ferner erhalten die von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen in gleichem Maße Gelegenheit, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei alle Arten von Beförderungsdokumenten auszustellen und Werbung und Verkaufsförderung zu betreiben.

Artikel 13

Überweisung von Reinerträgen

1. Sämtliche Abrechnungen zwischen den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen erfolgen in frei konvertierbarer Währung.

2. Jede Vertragspartei erteilt dem/den durch die andere Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen die Erlaubnis, den aus dem Betrieb der vereinbarten Fluglinien im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei herrührenden Gewinn in Übereinstimmung mit den bestehenden Devisenkontrollvorschriften und -bestimmungen an die Zentrale des besagten Fluglinienunternehmens frei zu überweisen.

Artikel 14

Besteuerung

1. Gewinne aus dem Betrieb von Luftfahrzeugen im internationalen Verkehr unterliegen nur in dem

Hoheitsgebiet der Vertragspartei der Besteuerung, in dem sich der Ort der tatsächlichen Leitung des Unternehmens befindet.

2. Das Kapital in Form der im internationalen Verkehr betriebenen Luftfahrzeuge sowie des mit dem Betrieb solcher Luftfahrzeuge zusammenhängenden beweglichen Vermögens unterliegt nur in dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei der Besteuerung, in dem sich der Ort der tatsächlichen Leitung des Unternehmens befindet.

3. Besteht ein besonderes Abkommen zur Vermeidung von Doppelbesteuerung hinsichtlich der Einkommens- und Kapitalsteuer zwischen den Vertragsparteien, so gelten dessen Bestimmungen.

Artikel 15

Beratungen

1. Im Geiste enger Zusammenarbeit werden sich die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien von Zeit zu Zeit beraten, um die Durchführung und zufriedenstellende Erfüllung der Bestimmungen dieses Abkommens zu gewährleisten.

2. Die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien können um Beratungen auf mündlichem oder schriftlichem Wege ersuchen. Die Beratungen haben innerhalb eines Zeitraumes von sechzig Tagen nach dem Zeitpunkt des Einganges des Ersuchens zu beginnen, sofern nicht beide Luftfahrtbehörden eine Verlängerung des Zeitraumes vereinbaren.

Artikel 16

Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Jeder Streit, der zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens oder des dazugehörigen Anhangs entsteht, ist durch direkte Verhandlungen zwischen den Vertragsparteien beizulegen. Diese Verhandlungen haben so bald als tunlich, jedoch in jedem Fall nicht später als sechzig Tage nach dem Zeitpunkt des Einganges des Ersuchens um solche Verhandlungen, sofern nicht von den Vertragsparteien anders vereinbart, zu beginnen.

2. Kommen die Vertragsparteien auf dem Verhandlungswege zu keiner Einigung, können sie vereinbaren, die Meinungsverschiedenheit einer Person oder einem Gremium zur Entscheidung vorzulegen, oder die Meinungsverschiedenheit kann auf Ersuchen einer der beiden Vertragsparteien einem Gericht von drei Schiedsrichtern zur Entscheidung vorgelegt werden, wobei jeweils einer von jeder Vertragspartei namhaft gemacht und der dritte Schiedsrichter von den beiden so namhaft gemachten Schiedsrichtern bestellt wird. Jede Vertragspartei hat innerhalb eines Zeitraumes von sechzig Tagen ab dem Zeitpunkt, zu dem sie auf

diplomatischem Wege vom Ersuchen der anderen Vertragspartei auf schiedsgerichtliche Behandlung der Meinungsverschiedenheit Kenntnis erhalten hat, einen Schiedsrichter namhaft zu machen; der dritte Schiedsrichter ist innerhalb eines Zeitraumes von weiteren sechzig Tagen zu bestellen. Wenn eine der Vertragsparteien es verabsäumt, innerhalb des festgelegten Zeitraumes einen Schiedsrichter namhaft zu machen, oder wenn der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb des festgelegten Zeitraumes bestellt wird, kann der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation von jeder der Vertragsparteien ersucht werden, je nachdem es der Fall erfordert, einen oder mehrere Schiedsrichter zu ernennen. Der dritte Schiedsrichter muß auf jeden Fall ein Staatsangehöriger eines Drittstaates sein und den Vorsitz des Schiedsgerichtes führen.

3. Die Vertragsparteien verpflichten sich, jede gemäß Absatz 2 dieses Artikels getroffene Entscheidung zu befolgen.

4. Verabsäumt es eine der Vertragsparteien, eine nach Absatz 2 dieses Artikels getroffene Entscheidung zu befolgen, so kann die andere Vertragspartei so lange alle Rechte oder Vorrechte, die sie der säumigen Vertragspartei auf Grund dieses Abkommens gewährt hat, einschränken, aufheben oder widerrufen.

5. Jede Vertragspartei trägt die für ihren Schiedsrichter erforderlichen Kosten und Honorare; das Honorar für den dritten Schiedsrichter sowie die für diesen erforderlichen Ausgaben wie auch die für die schiedsgerichtliche Tätigkeit anfallenden Kosten sind von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen zu tragen.

Artikel 17

Abänderung

1. Wenn eine Vertragspartei es für wünschenswert hält, eine Bestimmung des vorliegenden Abkommens einschließlich des dazugehörigen Anhangs abzuändern, kann sie bezüglich der vorgeschlagenen Abänderung um Beratungen zwischen den Vertragsparteien ersuchen. Diese Beratungen haben innerhalb eines Zeitraumes von sechzig Tagen nach dem Zeitpunkt des Erhaltes des Ersuchens zu beginnen. Jede auf diese Weise vereinbarte Abänderung tritt nach schriftlicher Bestätigung durch die Vertragsparteien in Kraft.

2. Eine Abänderung des Anhangs kann durch direkte Vereinbarung zwischen den entsprechenden Behörden der beiden Vertragsparteien erfolgen und wird durch diplomatischen Notenwechsel bestätigt.

Artikel 18

Registrierung

Dieses Abkommen und jede Änderung davon sind bei dem Rat der Internationalen Zivilluftfahrt-

organisation und beim Sekretariat der Vereinten Nationen zu registrieren.

Artikel 19

Anwendbarkeit von multilateralen Verträgen oder Übereinkommen

Wenn eine Bestimmung des Abkommens einer Verpflichtung, die eine der Vertragsparteien gegenüber einer dritten Partei haben mag, widerspricht, werden beide Vertragsparteien in Beratungen gemäß Artikel 15 eintreten, um das Abkommen mit dem Ziel, jeden solchen Widerspruch sobald als möglich aufzulösen, abzuändern.

Artikel 20

Kündigung des Abkommens

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich ihren Entschluß bekanntgeben, dieses Abkommen zu kündigen; eine solche Benachrichtigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation und dem Sekretariat der Vereinten Nationen zu übermitteln. In einem solchen Fall tritt das Abkommen zwölf Monate nach dem Zeitpunkt des Eintreffens der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieses Zeitraumes einvernehmlich zurückgezogen wird.

2. Wenn keine Empfangsbestätigung durch die andere Vertragspartei erfolgt, gilt die Kündigung als vierzehn Tage nach Empfang durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation eingegangen.

Artikel 21

Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Zeitpunkt der Unterzeichnung in Kraft.

ZU URKUND DESSEN haben die von ihren jeweiligen Regierungen dazu gehörig befugten unterfertigten Bevollmächtigten das vorliegende Abkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN in Wien am 7. Juni 1991 in zweifacher Ausfertigung, jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen authentisch ist.

Für die Österreichische Bundesregierung:

Dr. Alois Mock

Für die Regierung von Irland:

Gerard Collins

ANHANG

A. Das/die von der Österreichischen Bundesregierung namhaft gemachte(n) Fluglinienunternehmen ist/sind berechtigt, auf den im folgenden festgelegten Flugstrecken Fluglinien in beiden Richtungen zu betreiben:

Abflugpunkte	Ankunftspunkte
Punkte in Österreich	Punkte in Irland

B. Das/die von der Regierung von Irland namhaft gemachte(n) Fluglinienunternehmen ist/sind berechtigt, auf den im folgenden festgelegten Flugstrecken Fluglinien in beiden Richtungen zu betreiben:

Abflugpunkte	Ankunftspunkte
Punkte in Irland	Punkte in Österreich

C. Alle Zwischenpunkte und Punkte darüber hinaus können von dem/den von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen ohne Ausübung der Verkehrsrechte der fünften Luftfreiheit angeflogen werden.

D. 1. Das/die von jeder der Vertragsparteien namhaft gemachte(n) Fluglinienunternehmen kann/können die Verkehrsrechte der fünften Luftfreiheit vorerst in Manchester auf einer Flugstrecke zwischen beiden Ländern ausüben, sofern die Fluglinienunternehmen beider Vertragsparteien über solche Rechte verfügen.

2. Die Ausübung der Verkehrsrechte der fünften Luftfreiheit an anderen Punkten kann von den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien vereinbart werden.

AGREEMENT BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT AND THE GOVERNMENT OF IRELAND ON AIR TRANSPORT

The Austrian Federal Government and the Government of Ireland, hereinafter referred to as the "Contracting Parties",

BEING parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,

DESIRING to promote their mutual relations in the field of civil aviation and to conclude an agreement, supplementary to the said Convention,

for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories,

HAVE AGREED as follows:

Article 1

Definitions

1. For the purpose of this Agreement
 - (a) the term "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 of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been approved by both Contracting Parties;
 - (b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Austrian Federal Government, the Federal Minister for Public Economy and Transport and, in the case of Ireland, the Minister for Tourism, Transport and Communications or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions being the responsibility of the said authorities;
 - (c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with the provisions of Article 3 of this Agreement;
 - (d) the term "tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;
 - (e) the term "capacity" means:
 - (i) in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on a route or section of a route;
 - (ii) in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or a section of a route;
 - (f) the terms "territory", "air service", "international air service", "airline", "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention.

2. The Annex to this Agreement shall form an integral part of the Agreement and any reference to the Agreement shall be understood to include the Annex, except where otherwise provided for.

Article 2

Grant of Traffic Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this

Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex hereto. Such services and routes are hereinafter called the "agreed services" and the "specified routes" respectively.

2. The airline or airlines designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights, subject to the relevant provisions of this Agreement:

- (a) to fly, without landing, across the territory of the other Contracting Party;
- (b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and
- (c) in the territory of the other Contracting Party, while operating an agreed service on a specified route, the right to embark and disembark international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

3. Airlines of each Contracting Party not designated under Article 3 of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraphs 2(a) and (b) of this Article.

4. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for hire or reward and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3

Designation of Airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. On receipt of such designation, the other aeronautical authorities shall, subject to the provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article, without delay grant to the designated airline or airlines the appropriate operating authorisations.

2. The aeronautical authorities of either Contracting Party may require an airline or airlines designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil, while operating the agreed services, 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.

3. Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline or airlines from the other Contracting Party or to withhold or revoke the grant to such an airline or airlines of the rights specified in Article 2 of this Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated

airline or airlines of those rights, in any case where it is not satisfied that the airline or airlines in question have their central administration and principal place of business in the territory of the other Contracting Party, that the majority of their shares are owned by nationals or by the Government of that other Contracting Party and are effectively controlled by such nationals or Government.

4. The designated airline or airlines, when so authorised, may commence at any time to operate the agreed services in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement and that tariffs, established in accordance with the provisions of Article 6 of this Agreement, are in force in respect of such services.

5. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by the airline or airlines designated by the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

- (a) in the case of failure by such airline or airlines to comply with the laws or regulations of the Contracting Party which has granted these rights, or
- (b) if the airline or airlines otherwise fail(s) to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement and the Annex thereto.

6. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 5 of this Article are essential to prevent infringements of the laws or regulations referred to in paragraph 5 of this Article, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, in accordance with Article 15 of this Agreement.

Article 4

Capacity

1. The capacity to be operated on the agreed scheduled air services shall bear close relationship, at a reasonable load factor, to the demand for the carriage of traffic originating in the territory of each Contracting Party and destined to the territory of the other Contracting Party.

2. In order to achieve a fair and equal treatment of the designated airlines, the airlines have to agree in good time upon the frequencies of their scheduled services, the types of aircraft to be used and the flight schedules, including the days of operation as well as the estimated times of arrival and departure.

3. The schedules so agreed upon shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both 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 consent of the said authorities.

4. If the designated airlines cannot agree on the schedules mentioned above, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to settle the problem.

5. Subject to the provisions of this Article, no schedules shall come into force, unless the aeronautical authorities of the Contracting Parties have approved of them.

6. The schedules established for one season in accordance with the provisions of this Article shall remain in force for corresponding seasons until new schedules have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article 5

Provision of Statistics

1. The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, periodic or other statements of statistics.

2. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by that airline on the agreed services and the origin and destination of such traffic.

Article 6

Tariffs

1. The tariffs to be charged by the airline of one Contracting Party for the 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 and characteristics of service, such as standards of speed and accommodation.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall be agreed upon by the designated airlines of both Contracting Parties.

3. The tariffs so agreed upon shall be submitted for approval to 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 consent of the said authorities.

4. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reasons a tariff cannot be fixed in accordance with 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, the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of their dissatisfaction with any tariff agreed upon in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to agree upon the tariffs.

5. If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph 3 above or on the determination of any tariff under paragraph 4, the Contracting Parties shall endeavour to agree upon the tariffs.

6. No tariff shall come into force unless the aeronautical authorities of either Contracting Party have approved of 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 7

Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of a Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air transport or the operation and navigation of such aircraft while within its territory shall apply to aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of a Contracting Party governing entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew, cargo and mail, such as formalities regarding passports, customs, currency and sanitary measures, shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.

3. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services.

4. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid by another State.

Article 8

Investigation of Accidents

1. In the case of a forced landing or accident of an aircraft of either Contracting Party within the territory of the other Contracting Party, the aeronautical authorities of the Contracting Party in whose territory the forced landing or accident takes place shall immediately notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party thereof, take immediate steps to assist the crew and the passengers, provide for the safety of the aircraft and mail, baggage and cargo on board and take necessary measures for an inquiry into the particulars and circumstances of the forced landing or accident.

2. The aeronautical authorities of the Contracting Party conducting the inquiry into the particulars and circumstances of the forced landing or accident shall inform the aeronautical authorities of the other Contracting Party of the holding of the inquiry and the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall be granted full facilities to be represented at the inquiry. The aeronautical authorities of the Contracting Party conducting the inquiry shall send to the aeronautical authorities of the other Contracting Party the report of the inquiry as soon as it is available.

Article 9

Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.

3. The Contracting Parties shall act in full conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 or of any other aviation security conventions to which the two parties may adhere.

4. The Contracting Parties, in their mutual relations, shall act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944, to the extent that such security provisions are applied by the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Contracting Party shall advise the other of its intention to notify any difference to the standards of the Convention on International Civil Aviation.

5. Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to

protect aircraft and to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures to meet a particular threat.

6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and such other appropriate measures, as may be agreed, intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

7. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request will constitute grounds to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines of the other Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 10

Airport Fees and Charges

Fees and charges imposed in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on aircraft of an airline of the first Contracting Party engaged in similar international air services.

Article 11

Customs Charges and Procedures

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline or airlines of either Contracting Party, as well as the fuel, lubricants, spare parts, equipment and aircraft stores (including food, alcoholic and non-alcoholic drinks and tobacco) on board such aircraft on arriving in the territory of the other Contracting Party shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other charges and taxes, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. Fuel, lubricants, spare parts, equipment and aircraft stores (including food, alcoholic and non-alcoholic drinks and tobacco) delivered or

which are to be delivered by the designated airline or airlines of either Contracting Party to the territory of the other Contracting Party exclusively for its operational needs shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other charges and taxes on their arrival, departure and while within the territory of that other Contracting Party.

3. There shall also be exempt from such customs duties, fees, charges and taxes, with the exception of charges corresponding to services performed:

- (a) aircraft stores (including food, alcoholic and non-alcoholic drinks) taken on board aircraft in the territory of either Contracting Party for use on board aircraft used in the operation of international air services by the designated airline or airlines of the other Contracting Party;
- (b) spare parts and equipment entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used in the operation of international air services by the designated airline or airlines of the other Contracting Party;
- (c) fuel and lubricants destined for use in the operation of international air services by the designated airline or airlines of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

4. Supplies referred to in paragraphs 1 to 3 of this Article may be required to be kept under customs supervision or control.

5. The regular airborne equipment as well as the materials and supplies 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 such territory. In such case, they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

6. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, and smuggling of controlled drugs, be subject to no more than simplified control.

7. Baggage, cargo and mail in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 12

Airline Representation, Ticketing, and Sales Promotion

1. The designated airlines of each Contracting Party shall have an equal opportunity to employ,

subject to the laws and regulations of the other Contracting Party, the technical and commercial personnel for the performance of the agreed services on the specified routes and to establish and operate offices in the territory of the other Contracting Party.

2. The designated airlines of each Contracting Party shall further have an equal opportunity to issue all kinds of documents of carriage and to advertise and promote sales in the territory of the other Contracting Party.

Article 13

Transfer of Funds

1. All the accounts between the designated airlines shall be done in convertible currency.

2. Each Contracting Party shall grant to the airline or airlines designated by the other Contracting Party permission to transfer without any restriction to the Head Office of the said airline, in accordance with the rules and regulations existing with regard to currency exchange control, the profit arising in respect of its operation of the agreed services in the territory of the other Contracting Party.

Article 14

Taxation

1. Profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the territory of the Contracting Party in which the place of effective management of the enterprise is situated.

2. Capital represented by aircraft operated in international traffic and by movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the territory of the Contracting Party in which the place of effective management of the enterprise is situated.

3. Where a special Agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and on capital exists between the Contracting Parties, the provisions of the latter shall prevail.

Article 15

Consultations

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

2. The aeronautical authorities of either Contracting Party may request consultations, through discussions or correspondence, which shall

commence within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request, unless both aeronautical authorities agree to an extension of this period.

Article 16

Settlement of Disputes

1. Any dispute relating to the interpretation or application of this Agreement or the Annex thereto shall be settled by direct negotiations between the Contracting Parties. Such negotiations shall commence as soon as practicable but in any event not later than sixty (60) days from the date of receipt of a request for such negotiations, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

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, or the dispute may, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (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 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 Organisation 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 body.

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

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

5. Each Contracting Party shall bear the expenses and remuneration necessary for its arbitrator; the fee for the third arbitrator and the expenses necessary for this one as well as those due to the activity of the arbitration shall be equally shared by the Contracting Parties.

Article 17

Modification

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement,

including the Annex thereto, it may request consultations between the Contracting Parties in relation to the proposed modification. Such consultations shall commence within a period of sixty (60) days of the date of receipt of the request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed, in writing, by the Contracting Parties.

2. A modification to the Annex may be made by direct agreement between the appropriate authorities of both Contracting Parties and shall be confirmed by exchange of diplomatic notes.

Article 18

Registration

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organisation and the Secretariat of the United Nations.

Article 19

Applicability of Multilateral Agreements or Conventions

If any provision of the Agreement conflicts with an obligation which either Contracting Party may have towards a third Party, both Contracting Parties shall enter into consultations, in accordance with Article 15, to amend the Agreement in order to resolve any such conflict as soon as possible.

Article 20

Notice of Termination of Agreement

1. Either Contracting Party may at any time give notice, in writing, to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organisation and the Secretariat of the United Nations. 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.

2. 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 Organisation.

Article 21

Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month, following the date of signature.

Das Abkommen tritt gemäß seinem Art. 21 mit 1. August 1991 in Kraft.

Vranitzky

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

Done in duplicate at Vienna this 7th day of June 1991, each in the English and German languages, both texts being equally authentic.

FOR THE
AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT:

Dr. Alois Mock

FOR THE
GOVERNMENT OF IRELAND:

Gerard Collins

ANNEX

A. The airline(s) designated by the Austrian Federal Government shall be entitled to operate scheduled air services in both directions on routes specified hereafter:

Points of departure: Points of arrival:

Points in Austria	Points in Ireland
-------------------	-------------------

B. The airline(s) designated by the Government of Ireland shall be entitled to operate scheduled air services in both directions on routes specified hereafter:

Points of departure: Points of arrival:

Points in Ireland	Points in Austria
-------------------	-------------------

C. Any intermediate points may be served by the designated airlines of each Contracting Party without exercising Fifth Freedom traffic rights.

D. (1) The airline(s) designated by either Contracting Party may exercise Fifth Freedom rights initially at Manchester on a route between both countries, provided that such rights are available to the airlines of both Contracting Parties.

(2) The exercise of Fifth Freedom rights at other points may be agreed upon by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.