



Treaty Series No. 21 (1957)

Agreement

between the Government of the
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
and the Government of Austria
for Air Services between and beyond their
respective Territories

(with Route Schedules)

Vienna, October 27, 1956

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

LONDON
HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE
NINEPENCE NET

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM AND THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

Vienna, October 27, 1956

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Austrian Federal Government,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7th December, 1944,⁽¹⁾ and

Desiring to conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond United Kingdom and Austrian territories,

Have agreed as follows:—

ARTICLE 1

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

- (a) the term “the Convention” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7th 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;
- (b) the term “aeronautical authorities” means, in the case of the United Kingdom, the Minister of Transport and Civil Aviation and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Minister or similar functions, and, in the case of Austria, the Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, Amt für Luftfahrt, and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Bundesministerium or similar functions;
- (c) the term “designated airline” means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of the present Agreement, for the operation of air services on the routes specified in such notification;
- (d) the term “change of gauge” means the operation of an air service by a designated airline in such a way that one section of the route is flown by aircraft different in capacity from those used on another section;
- (e) the term “territory” in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or trusteeship of that State; and
- (f) the terms “air service,” “international air service,” “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

ARTICLE 2

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule thereto (hereinafter called “the agreed services” and “the specified routes”).

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

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

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

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

ARTICLE 3

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

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

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

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

(5) At any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article have been complied with, an airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services provided that a service shall not be operated unless a tariff established in accordance with the provisions of Article 7 of the present Agreement is in force in respect of that service.

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

ARTICLE 4

Fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party, or taken on

board aircraft in that territory, by or on behalf of the other Contracting Party or its designated airline or airlines and intended solely for use by or in the aircraft of those airlines shall be accorded the following treatment by the first Contracting Party in respect of customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and charges:—

- (a) In the case of fuel and lubricating oils remaining on board aircraft at the last airport of call before departure from the said territory, exemption; and
- (b) in the case of fuel and lubricating oils not included under (a) and spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores, treatment not less favourable than that accorded to similar supplies introduced into the said territory, or taken on board aircraft in that territory, and intended for use by or in the aircraft of a national airline of the first Contracting Party, or of the most favoured foreign airline, engaged in international air services.

ARTICLE 5

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

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

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

- (a) traffic requirements between the country of origin and the country of destination;
- (b) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) the requirements of through airline operation.

ARTICLE 6

A designated airline of one Contracting Party may make a change of gauge at a point in the territory of the other Contracting Party only on the following conditions:—

- (a) that it is justified by reason of economy of operation;
- (b) that the aircraft used on the section more distant from the terminal in the territory of the former Contracting Party are smaller in capacity than those used on the nearer section;
- (c) that the aircraft of smaller capacity shall operate only in connexion with the aircraft of larger capacity and shall be scheduled so to do;

the former shall arrive at the point of change for the purpose of carrying traffic transferred from, or to be transferred into, the aircraft of larger capacity; and their capacity shall be determined with primary reference to this purpose;

- (d) that there is an adequate volume of through traffic; and
- (e) that the provisions of Article 5 of the present Agreement shall govern all arrangements made with regard to change of gauge.

ARTICLE 7

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

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

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

(4) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (2) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (3), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 10 of the present Agreement.

(5) No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provisions of paragraph (3) of Article 10 of the present Agreement.

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

ARTICLE 8

Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right to transfer to their head offices in sterling or Austrian schillings at the official rates of exchange all surplus earnings, whatever the currency in which they were earned. As regards such transfer of surplus earnings the regulations of the Code of Liberalisation of the Organisation for European Economic Co-operation (O.E.E.C.) shall apply in so far as they have been accepted by the two Contracting Parties.

ARTICLE 9

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the

designated airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

ARTICLE 10

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation—

(a) they may agree to refer the dispute for decision to an arbitral tribunal appointed by agreement between them or to some other person or body; or

(b) if they do not so agree or if, having agreed to refer the dispute to an arbitral tribunal, they cannot reach agreement as to its composition, either Contracting Party may submit the dispute for decision to any tribunal competent to decide it which may hereafter be established within the International Civil Aviation Organisation (I.C.A.O.) or, if there is no such tribunal, to the Council of the said organisation.

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

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

ARTICLE 11

(1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, such modification, if agreed between the Contracting Parties, shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes.

(2) If either Contracting Party considers it desirable to make any modification to the Schedule of the present Agreement, such modification may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(3) In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning air transport by which both Contracting Parties become bound, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

ARTICLE 12

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

ARTICLE 13

The present Agreement and any Exchange of Notes in accordance with Article 11 shall be registered with the International Civil Aviation Organisation (I.C.A.O.).

ARTICLE 14

The present Agreement shall come into force on the date of signature.

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

Done this 27th day of October, 1956, in duplicate at Vienna in the English and German languages, both texts being equally authoritative.

For the Government of the
United Kingdom:

For the Austrian Federal
Government:

(L.S.) GEOFFREY WALLINGER.

(L.S.) LEOPOLD FIGL.

ROUTE SCHEDULE

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

<i>Points of Departure</i>	<i>Intermediate Points (if desired one or more of the following)</i>	<i>Destination Points (one or more of the following)</i>
Points in the United Kingdom.	Luxembourg or Lille. Points in Germany. Points in Switzerland.	Vienna. Salzburg. Innsbruck.

ROUTES TO BE OPERATED BY THE DESIGNATED AIRLINE OR AIRLINES OF THE REPUBLIC OF AUSTRIA

<i>Points of Departure</i>	<i>Intermediate Points (if desired one or more of the following)</i>	<i>Destination Points (one or more of the following)</i>
Points in Austria.	Points in Germany. Points in Switzerland. Luxembourg or Lille.	London. Manchester. Prestwick.

**ABKOMMEN ZWISCHEN DER REGIERUNG DES VEREINIGTEN
KÖNIGREICHS UND DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDES-
REGIERUNG ÜBER LUFTVERKEHRSLINIEN ZWISCHEN
IHREN GEBIETEN UND DARÜBER HINAUS**

Wien, den 27. Oktober 1956

Die Regierung des Vereinigten Königreichs von Grossbritannien und Nordirland und die Österreichische Bundesregierung haben, als Mitglieder des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterschrift aufgelegten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt und vom Wunsch geleitet, ein das genannte Abkommen ergänzendes Abkommen zum Zweck der Errichtung von Luftverkehrslinien zwischen dem Gebiet des Vereinigten Königreichs und dem österreichischen Gebiet und darüber hinaus zu schliessen, folgendes vereinbart:

ARTIKEL 1

Für die Anwendung des vorliegenden Abkommens, wenn nicht der Zusammenhang etwas anderes erfordert:

- (a) bedeutet der Ausdruck "das Abkommen" das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterschrift aufgelegte Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt und schliesst jeden gemäss Artikel 90 dieses Abkommens beschlossenen Anhang sowie jede Abänderung der Anhänge oder des Abkommens gemäss dessen Artikel 90 und 94 ein;
- (b) bedeutet der Ausdruck "Luftfahrtbehörden" im Fall des Vereinigten Königreichs den Minister of Transport and Civil Aviation sowie jede Person oder Körperschaft, die berechtigt ist, alle gegenwärtig von dem genannten Minister ausgeübten Funktionen sowie ähnliche Funktionen auszuüben, und im Fall Österreichs das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, Amt für Luftfahrt, sowie jede Person oder Körperschaft, die berechtigt ist, alle gegenwärtig von dem genannten Bundesministerium ausgeübten Funktionen sowie ähnliche Funktionen auszuüben;
- (c) bedeutet der Ausdruck "namhaft gemachte Luftverkehrsunternehmung" eine Luftverkehrsunternehmung, die ein Vertragsschliessender Teil durch schriftliche Benachrichtigung dem anderen Vertragsschliessenden Teil gemäss Artikel 3 des vorliegenden Abkommens für den Betrieb von Luftverkehrslinien auf den in dieser Benachrichtigung umschriebenen Flugstrecken namhaft macht;
- (d) bedeutet der Ausdruck "Wechsel der Beförderungskapazität" den Betrieb einer Luftverkehrslinie durch eine namhaft gemachte Luftverkehrsunternehmung auf eine solche Weise, dass ein Abschnitt der Flugstrecke durch Luftfahrzeuge befliegen wird, die eine von den einen anderen Abschnitt befliegenden Luftfahrzeugen verschiedene Kapazität besitzen;
- (e) bedeutet der Ausdruck "Gebiet" mit Beziehung auf einen Staat die Landflächen und daran angrenzende Hoheitsgewässer unter der Souveränität, Suzeränität, Schutzherrschaft oder Treuhänderschaft dieses Staates; und
- (f) haben die Ausdrücke "Luftverkehrslinie," "internationale Luftverkehrslinie," "Luftverkehrsunternehmung" und "nichtkommerzielle Landung" die ihnen in Artikel 96 des Abkommens jeweilig zugewiesenen Bedeutungen.

ARTIKEL 2

(1) Jeder Vertragschliessende Teil gewährt dem anderen Vertragschliessenden Teil die im vorliegenden Abkommen umschriebenen Rechte zum Zweck der Errichtung von Luftverkehrslinien auf den in dem entsprechenden Abschnitt des beigefügten Flugstreckenplans festgelegten Flugstrecken (in der Folge "vereinbarte Luftverkehrslinien" und "festgelegte Flugstrecken" genannt).

(2) Vorbehaltlich der Bestimmungen des vorliegenden Abkommens geniessen die von jedem Vertragschliessenden Teil namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmungen während des Betriebs einer vereinbarten Luftverkehrslinie auf einer festgelegten Flugstrecke folgende Rechte:

- (a) ohne Landung das Gebiet des anderen Vertragschliessenden Teils zu überfliegen;
- (b) nichtkommerzielle Landungen im genannten Gebiet durchzuführen; und
- (c) Landungen im genannten Gebiet an den für diese Flugstrecke im Flugstreckenplan zu dem vorliegenden Abkommen festgelegten Punkten durchzuführen mit dem Zweck, im Rahmen des internationalen Verkehrs Fluggäste, Fracht und Post abzusetzen oder aufzunehmen.

(3) Keine Bestimmung des Absatzes (2) dieses Artikels ist so auszulegen, dass den Luftverkehrsunternehmungen eines Vertragschliessenden Teils das Recht gewährt wird, im Gebiet des anderen Vertragschliessenden Teils Fluggäste, Fracht oder Post zur entgeltlichen Beförderung aufzunehmen, deren Bestimmungsort ein anderer Ort im Gebiet des anderen Vertragschliessenden Teils ist.

ARTIKEL 3

(1) Jeder Vertragschliessende Teil hat das Recht, dem anderen Vertragschliessenden Teil eine oder mehrere Luftverkehrsunternehmungen schriftlich zum Betrieb der vereinbarten Luftverkehrslinien auf den festgelegten Flugstrecken namhaft zu machen.

(2) Nach Empfang der Namhaftmachung erteilt der andere Vertragschliessende Teil—vorbehaltlich der Bestimmungen der Absätze (3) und (4) dieses Artikels—der namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmung oder den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmungen unverzüglich die entsprechende Betriebserlaubnis.

(3) Die Luftfahrtbehörden eines Vertragschliessenden Teils können von einer durch den anderen Vertragschliessenden Teil namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmung den Nachweis verlangen, dass sie in der Lage ist, die Voraussetzungen der Gesetze und Vorschriften zu erfüllen, die von diesen Luftfahrtbehörden im allgemeinen und billigerweise gemäss den Bestimmungen des Abkommens auf den Betrieb von internationalen kommerziellen Luftverkehrslinien angewendet werden.

(4) Wird einem Vertragschliessenden Teil nicht nachgewiesen, dass ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Kontrolle einer Luftverkehrsunternehmung bei dem Vertragschliessenden Teil, der die betreffende Luftverkehrsunternehmung namhaft gemacht hat, oder bei Staatsangehörigen dieses Vertragschliessenden Teils liegen, so hat jeder Vertragschliessende Teil das Recht, die Annahme der Namhaftmachung einer Luftverkehrsunternehmung abzulehnen und die Erteilung der in Absatz (2) des Artikels 2 des vorliegenden Abkommens aufgeführten Rechte zu verweigern, zu widerrufen oder der Luftverkehrsunternehmung für die Ausübung dieser Rechte die von ihm für erforderlich erachteten Bedingungen aufzuerlegen.

(5) Nach Erfüllung der Bestimmungen der Absätze (1) und (2) dieses Artikels kann eine auf diese Weise namhaft gemachte und ermächtigte Luftverkehrsunternehmung jederzeit den Betrieb der vereinbarten Luftverkehrslinien aufnehmen, vorausgesetzt, dass eine Luftverkehrslinie nur dann betrieben wird, wenn ein sich auf diese Luftverkehrslinie beziehender, gemäss den Bestimmungen des Artikels 7 des vorliegenden Abkommens erstellter Tarif in Kraft gesetzt ist.

(6) Unterlässt es eine namhaft gemachte Luftverkehrsunternehmung, die Gesetze und Vorschriften jenes Vertragschliessenden Teils, der diese Rechte gewährt, zu befolgen, oder den Betrieb gemäss dem vorliegenden Abkommen durchzuführen, so hat dieser Vertragschliessende Teil das Recht, der Luftverkehrsunternehmung die Ausübung der im Absatz (2) des Artikels 2 des vorliegenden Abkommens gewährten Rechte zu untersagen oder ihr die zur Ausübung der Rechte für notwendig erachteten Bedingungen aufzuerlegen. Voraussetzung hierfür ist, dass dieses Recht nur nach Fühlungnahme mit dem anderen Vertragschliessenden Teil ausgeübt wird, es sei denn, dass eine sofortige Aussetzung oder Auferlegung von Bedingungen erforderlich ist, um weitere Verstösse gegen Gesetze oder Vorschriften zu verhindern.

ARTIKEL 4

Für Brennstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, gewöhnliche Luftfahrzeugausrüstung und Bordvorräte, die von einem Vertragschliessenden Teil, einer von ihm namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmung oder von ihm namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmungen oder in deren Auftrag in das Gebiet des anderen Vertragschliessenden Teils eingeführt oder in diesem Gebiet an Bord genommen werden und die ausschliesslich von oder in Luftfahrzeugen dieser Luftverkehrsunternehmungen verwendet werden sollen, soll hinsichtlich der Zölle, Untersuchungsgebühren und anderer ähnlicher inländischer oder örtlicher Abgaben und Gebühren von dem anderen Vertragschliessenden Teil die folgende Behandlung gewährt werden:

- (a) für Brennstoffe und Schmieröle, die auf dem letzten angeflogenen Flughafen vor dem Abflug aus dem genannten Gebiet an Bord des Luftfahrzeugs verbleiben, Abgabefreiheit; und
- (b) für Brennstoffe und Schmieröle, die nicht unter (a) erfasst sind, und für Ersatzteile, gewöhnliche Luftfahrzeugausrüstung und Bordvorräte eine nicht ungünstigere Behandlung als die, welcher ähnliche Güter unterliegen, die in das genannte Gebiet eingeführt oder dort an Bord eines Luftfahrzeugs genommen und die für den Gebrauch für oder in dem Luftfahrzeug einer inländischen Luftverkehrsunternehmung des ersteren Vertragschliessenden Teils oder der meistbegünstigten ausländischen Luftverkehrsunternehmung, die sich mit internationalem Flugverkehr befasst, bestimmt sind.

ARTIKEL 5

(1) Den Luftverkehrsunternehmungen der beiden Vertragschliessenden Teile soll eine gerechte und gleiche Gelegenheit zum Betrieb der vereinbarten Luftverkehrslinien auf den festgelegten Flugstrecken zwischen ihren jeweiligen Gebieten gegeben werden.

(2) Beim Betrieb der vereinbarten Luftverkehrslinien sollen die Luftverkehrsunternehmungen jedes Vertragschliessenden Teils die Interessen der Luftverkehrsunternehmungen des anderen Vertragschliessenden Teils berücksichtigen, damit der auf allen oder einem Teil der gleichen Flugstrecken betriebene Fluglinienverkehr dieser Luftverkehrsunternehmungen nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Die vereinbarten Luftverkehrslinien, die von den Luftverkehrsunternehmen, die die Vertragsschliessenden Teile namhaft gemacht haben, betrieben werden, haben in enger Beziehung zu stehen zu dem Verkehrsbedürfnis der Öffentlichkeit auf den festgelegten Flugstrecken; ihr Hauptzweck ist die Bereitstellung einer Kapazität, die bei angemessener Ausnützung ausreicht, um den jeweiligen und normalerweise voraussehbaren Beförderungsbedarf für Fluggäste, Fracht und Post zwischen dem Gebiet des die Luftverkehrsunternehmung namhaft machenden Vertragsschliessenden Teils und dem letzten Bestimmungsland des Verkehrs zu decken. Das Beförderungsangebot für Fluggäste, Fracht und Post, die an Punkten auf den festgelegten Flugstrecken im Gebiet anderer Staaten als demjenigen, der die Luftverkehrsunternehmung namhaft gemacht hat, aufgenommen oder abgesetzt werden, hat dem allgemeinen Grundsatz zu entsprechen, dass die bereitgestellte Kapazität sich richtet nach:

21

- (a) den Verkehrsbedürfnissen zwischen dem Herkunfts- und dem Bestimmungsland;
- (b) den Verkehrsbedürfnissen in dem von der Luftverkehrsunternehmung überflogenen Gebiet unter Rücksichtnahme auf andere Verkehrsdienste, die von den Luftverkehrsunternehmungen der Staaten dieses Gebiets eingerichtet sind; und
- (c) den Betriebsnotwendigkeiten des Durchgangsverkehrs.

ARTIKEL 6

Eine von dem einen Vertragsschliessenden Teil namhaft gemachte Luftverkehrsunternehmung kann an einem Punkt im Gebiet des anderen Vertragsschliessenden Teils nur unter den folgenden Bedingungen einen Wechsel der Beförderungskapazität vornehmen:

- (a) wenn er durch Wirtschaftlichkeit des Betriebs gerechtfertigt ist;
- (b) wenn die Luftfahrzeuge, die auf dem vom Endpunkt im Gebiet des ersteren Vertragsschliessenden Teils weiter entfernten Abschnitt eingesetzt sind, eine geringere Kapazität aufweisen als jene, die auf dem näher gelegenen Abschnitt benützt werden;
- (c) wenn die Luftfahrzeuge mit kleinerer Kapazität laut Flugplan nur in Verbindung mit den Luftfahrzeugen mit grösserer Kapazität verwendet werden; die ersteren sollen am Wechselpunkt mit dem Zweck ankommen, Verkehr zu befördern, der von den Luftfahrzeugen mit grösserer Kapazität übernommen wird oder an sie abgegeben werden soll; ihre Kapazität soll unter besonderer Berücksichtigung dieses Zwecks bestimmt werden;
- (d) wenn ein angemessenes Durchflugsvolumen besteht; und
- (e) wenn die Bestimmungen des Artikels 5 des vorliegenden Abkommens für alle Verfügungen mit Bezug auf Wechsel der Beförderungskapazität massgebend sind.

ARTIKEL 7

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

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

(3) Können die namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen sich nicht auf einen dieser Tarife einigen, oder kommt aus einem anderen Grund eine Tarifvereinbarung gemäss den Bestimmungen des Absatzes (2) dieses Artikels nicht zustande, so werden die Luftfahrtbehörden der Vertragschliessenden Teile versuchen, den Tarif in gegenseitigem Einvernehmen festzulegen.

(4) Können die Luftfahrtbehörden sich nicht über die Genehmigung eines ihnen gemäss Absatz (2) dieses Artikels vorgelegten Tarifs oder über die Festsetzung eines Tarifs gemäss Absatz (3) einigen, so wird die Meinungsverschiedenheit nach den Bestimmungen des Artikels 10 des vorliegenden Abkommens geregelt.

(5) Ein Tarif, den die Luftfahrtbehörden eines der beiden Vertragschliessenden Teile als unbefriedigend erachten, kann nur nach der Bestimmung des Absatzes (3) des Artikels 10 des vorliegenden Abkommens in Kraft treten.

(6) Wenn Tarife gemäss den Bestimmungen dieses Artikels erstellt worden sind, sollen diese Tarife in Kraft bleiben, bis neue Tarife gemäss den Bestimmungen dieses Artikels erstellt worden sind.

ARTIKEL 8

Jeder Vertragschliessende Teil gewährt den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen des anderen Vertragschliessenden Teils das Recht, alle überschüssigen Einnahmen, in welcher Währung sie auch immer verdient worden waren, in Pfundsterling oder in österreichischen Schillingen zum offiziellen Wechselkurs an ihre Hauptbüros zu überweisen. Bezüglich dieser Überweisung von überschüssigen Einnahmen sollen die Bestimmungen des Liberalisierungskodex der Organisation für europäische wirtschaftliche Zusammenarbeit (OEEC) Anwendung finden, so weit diese von den zwei Vertragschliessenden Teilen angenommen worden sind.

ARTIKEL 9

Die Luftfahrtbehörden eines jeden der beiden Vertragschliessenden Teile werden den Luftfahrtbehörden des anderen Vertragschliessenden Teils auf deren Ersuchen alle regelmässigen oder sonstigen statistischen Unterlagen übermitteln, die billigerweise zum Zweck der Nachprüfung der auf den vereinbarten Luftverkehrslinien von den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen des ersteren Vertragschliessenden Teils bereitgestellten Kapazität gefordert werden können. Diese Unterlagen sollen alle Angaben umfassen, die zur Feststellung des Umfangs des Verkehrs der Luftverkehrsunternehmen auf den vereinbarten Luftverkehrslinien und der Herkunft und Bestimmung dieses Verkehrs erforderlich sind.

ARTIKEL 10

(1) Bei einer Meinungsverschiedenheit zwischen den Vertragschliessenden Teilen über Auslegung oder Anwendung des vorliegenden Abkommens werden sich die Vertragschliessenden Teile zunächst bemühen, diese auf dem Verhandlungsweg untereinander beizulegen.

21

(2) Kommen die Vertragschliessenden Teile auf dem Verhandlungsweg zu keiner Regelung,

- (a) können sie übereinkommen, die Meinungsverschiedenheit einem einverständlich eingesetzten Schiedsgericht oder einer anderen Person oder Körperschaft zur Entscheidung vorzulegen; oder
- (b) wenn sie darüber nicht übereinkommen oder wenn sie sich nach dem Beschluss, die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht vorzulegen, über dessen Zusammensetzung nicht einigen können, kann jeder Vertragschliessende Teil die Meinungsverschiedenheit einem zur Entscheidung zuständigen Schiedsgericht, falls ein solches künftig im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) errichtet wird, oder, wenn es ein solches Schiedsgericht nicht gibt, dem Rat der genannten Organisation zur Entscheidung vorlegen.

(3) Die Vertragschliessenden Teile verpflichten sich, jede nach Absatz (2) dieses Artikels ergangene Entscheidung zu befolgen.

(4) Versäumt es ein Vertragschliessender Teil oder eine von einem Vertragschliessenden Teil namhaft gemachte Luftverkehrsunternehmung, eine nach Absatz (2) dieses Artikels ergangene Entscheidung zu befolgen, kann der andere Vertragschliessende Teil so lange alle Rechte einschränken, vorenthalten oder widerrufen, die er auf Grund des vorliegenden Abkommens dem säumigen Vertragschliessenden Teil oder der namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmung oder den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmungen jenes Vertragschliessenden Teils oder der säumigen namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmung gewährt hat.

ARTIKEL 11

(1) Findet es einer der Vertragschliessenden Teile für wünschenswert, irgendeine Bestimmung des vorliegenden Abkommens abzuändern, tritt diese Abänderung, falls sie das Einverständnis beider Vertragschliessenden Teile findet, durch einen Notenwechsel in Kraft.

(2) Findet es einer der Vertragschliessenden Teile für wünschenswert, irgendeine Abänderung an dem Flugstreckenplan des vorliegenden Abkommens vorzunehmen, kann diese Änderung durch unmittelbare Vereinbarung zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragschliessenden Teile erfolgen.

(3) Im Fall des Abschlusses eines allgemeinen multilateralen den Luftverkehr betreffenden Abkommens, durch den beide Vertragschliessende Teile gebunden werden, wird das vorliegende Abkommen in einer Weise abgeändert werden, dass es den Bestimmungen eines solchen Abkommens entspricht.

ARTIKEL 12

Ein Vertragschliessender Teil kann das vorliegende Abkommen jederzeit dem anderen Vertragschliessenden Teil kündigen, wenn er es zu beenden wünscht. Die Kündigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) mitzuteilen. Im Fall einer Kündigung läuft dieses Abkommen zwölf Monate nach Eingang der Kündigung bei dem anderen Vertragschliessenden Teil ab, sofern sie nicht vor Ablauf der Frist durch Übereinkommen der Vertragschliessenden Teile zurückgenommen wird. Wenn eine Empfangsbestätigung durch den anderen Vertragschliessenden Teil nicht erfolgt, gilt die Kündigung als vierzehn Tage nach Empfang durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) eingegangen.

ARTIKEL 13

Das vorliegende Abkommen und jeder Notenwechsel gemäss Artikel 11 werden bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) registriert.

ARTIKEL 14

Das vorliegende Abkommen tritt am Tag seiner Unterzeichnung in Kraft.

Zu Urkund dessen haben die Unterfertigten, von ihren jeweiligen Regierungen hierzu ordnungsgemäss bevollmächtigt, das vorliegende Abkommen unterzeichnet und mit ihren Siegeln versehen.

Geschehen am 27. Oktober 1956 zu Wien in doppelter Urschrift in englischer und deutscher Sprache, wobei der Wortlaut beider Sprachen authentisch ist.

Für die Regierung des
Vereinigten Königreichs:
(L.S.) GEOFFREY WALLINGER.

Für die Österreichische
Bundesregierung:
(L.S.) LEOPOLD FIGL.

FLUGSTRECKENPLAN

FLUGSTRECKEN, DIE VON DER NAMHAFT GEMACHTEN LUFTVERKEHRSUNTERNEHMUNG ODER DEN NAMHAFT GEMACHTEN LUFTVERKEHRSUNTERNEHMUNGEN DES VEREINIGTEN KÖNIGREICHS VON GROSSBRITANNIEN UND NORDIRLAND BETRIEBEN WERDEN SOLLEN

<i>Abflugpunkte</i>	<i>Zwischenlandungspunkte (nach Wunsch einen oder mehrere der folgenden)</i>	<i>Bestimmungspunkte (einer oder mehrere der folgenden)</i>
Punkte im Vereinigten Königreich.	Luxemburg oder Lille. Punkte in Deutschland. Punkte in der Schweiz.	Wien. Salzburg. Innsbruck.

FLUGSTRECKEN, DIE VON DER NAMHAFT GEMACHTEN LUFTVERKEHRSUNTERNEHMUNG ODER DEN NAMHAFT GEMACHTEN LUFTVERKEHRSUNTERNEHMUNGEN DER REPUBLIK ÖSTERREICH BETRIEBEN WERDEN SOLLEN

<i>Abflugpunkte</i>	<i>Zwischenlandungspunkte (nach Wunsch einen oder mehrere der folgenden)</i>	<i>Bestimmungspunkte (einer oder mehrere der folgenden)</i>
Punkte in Österreich.	Punkte in Deutschland. Punkte in der Schweiz. Luxemburg oder Lille.	London. Manchester. Prestwick.

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