

No. 54108*

**Austria
and
Sri Lanka**

Air Transport Agreement between the Austrian Federal Government and the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka (with annex). Vienna, 1 July 2016

Entry into force: *1 October 2016, in accordance with article 22*

Authentic texts: *English and German*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Austria, 11 November 2016*

**No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.*

**Autriche
et
Sri Lanka**

Accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement fédéral d'Autriche et le Gouvernement de la République socialiste démocratique de Sri Lanka (avec annexe). Vienne, 1^{er} juillet 2016

Entrée en vigueur : *1^{er} octobre 2016, conformément à l'article 22*

Textes authentiques : *anglais et allemand*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Autriche, 11 novembre 2016*

**Aucun numéro de volume n'a encore été attribué à ce dossier. Les textes disponibles qui sont reproduits ci-dessous sont les textes originaux de l'accord ou de l'action tels que soumis pour enregistrement. Par souci de clarté, leurs pages ont été numérotées. Les traductions qui accompagnent ces textes ne sont pas définitives et sont fournies uniquement à titre d'information.*

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT
AND THE GOVERNMENT OF THE DEMOCRATIC SOCIALIST REPUBLIC OF
SRI LANKA

The Austrian Federal Government and the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka hereinafter referred to as “the Contracting Parties” being Parties to the Convention of International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th of December 1944:

Desiring to organize, in a safe and orderly manner, international air services and to promote in the greatest possible measure international cooperation in respect of such services; and

Desiring to establish an Agreement to foster the development of scheduled air services between and beyond their territories.

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

For the purpose of the present Agreement

- a) The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, including any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Article 90 and 94 (a) thereof, so far as those Annexes and amendments are applicable for both Contracting Parties;
- b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Austrian Federal Government the Ministry for Transport, Innovation and Technology and in the case of the Government of the Democratic Socialist Republic of Sri Lanka, the Minister in charge of the subject of Civil Aviation or, in both cases, any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities or similar functions;
- c) the term "agreed services" means scheduled international air services on the route(s) specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, baggage, cargo and mail;
- d) the term "designated airline" means any airline, which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of the present Agreement;
- e) the term "territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- f) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning assigned to term in Article 96 of the Convention;
- g) the term "specified route" means a route specified in the Annex to this Agreement;

- h) the term "capacity" in relation to agreed services means the available payload of the aircraft used on such services, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route;
- i) the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including commission charges and other additional remuneration for agency or sale of transportation documents, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
- j) the term "Annex" means the Annex to this Agreement as amended. The Annex forms an integral part of the Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annex except where otherwise provided;
- k) the term "user charges" means a charge made to airlines by the competent authorities, or permitted by them to be made, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;
- l) the term "self-handling" means a situation in which the airport user directly provides for himself one or more categories of ground handling services and concludes no contract of any description with a third party for the provision of such services; for the purpose of this definition among themselves airport users shall not be deemed to be third parties where; a) one hold the majority in the other, or b) a single body has a majority holding in each;
- m) the term "State subsidy or support" means the provision of support on a discriminatory basis to a designated airline, directly or indirectly by the State or by a public or private body designated or controlled by the State. Without limitation, it may include the setting-off of operational losses; the provision of capital, non-refundable grants or loans on privileged terms; the granting of financial advantages by forgoing profits or the recovery of sums due; the forgoing of a normal return on public funds used; tax exemptions; compensation for financial

burdens imposed by the public authorities; or discriminatory access to airport facilities, fuels or other reasonable facilities necessary for the normal operation of air services;

n) references in this Agreement to nationals of the Republic of Austria shall be understood as referring to nationals of European Union Member States;

o) references in this Agreement to airlines of the Republic of Austria shall be understood as referring to airlines designated by the Republic of Austria;

p) references in this Agreement to the "EU Treaties" shall be understood as referring to the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating scheduled international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement.

2. Subject to the provisions of this Agreement the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating the agreed services on the specified routes, the following rights;

a) The right to fly across its territory without landing and

b) The right to make stops in its territory for non- traffic purposes.

c) The right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified in the Annex for the purpose of taking on board and disembarking passengers, baggage, cargo including mail, separately or in combination destined for or coming from point(s) in the territory of the first Contracting Party.

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

Article 3 **Designation and Revocation**

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 and to withdraw the designation of any airline or to substitute another airline for one previously designated.

2. Such designation shall be effected by virtue of written notification between the aeronautical authorities of both Contracting Parties via diplomatic channels.

3. On receipt of such a designation the other Contracting Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided.

(a) In the case of an airline designated by Austria:

(i) it is established in the territory of the Republic of Austria under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and

(ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

(iii) the airline is owned directly or through majority ownership and it is effectively controlled by Member States of the European Union or States of the European Free Trade Association and/or by nationals of such states.

(b) In the case of an airline designated by Sri Lanka:

(i) it is established in the territory of Sri Lanka and has a valid Operating Licence in accordance with the applicable law of Sri Lanka.

(ii) the relevant aeronautical authority of Sri Lanka exercises and maintains effective regulatory control of the airline and is responsible for issuing its Air Operator's Certificate; and

(iii) the airline is owned directly or through majority ownership and it is effectively controlled by Sri Lanka and/or by its nationals.

4. The designated airline shall be qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.

5. Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorization or technical permission of an airline designated by the other Contracting party where;

(a) In the case of an airline designated by Austria:

(i) it is not established in the territory of the Republic of Austria under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or

(ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or

(iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States.

(iv) the airline is already authorized to operate under a bilateral agreement between Sri Lanka and another European Union Member State and by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other

European Union Member State, it would be circumventing restrictions on the traffic rights imposed by that other European Union Member State, or

v) the airline designated holds an Air Operator Certificate issued by a European Union Member State with which Sri Lanka does not have a bilateral air services agreement and that European Union Member State has denied traffic rights to Sri Lanka.

(b) In the case of an airline designated by Sri Lanka:

(i) it is not established in the territory of Sri Lanka or does not have a valid Operating Licence in accordance with the applicable law of Sri Lanka; or

(ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the relevant aeronautical authority of Sri Lanka or the relevant aeronautical authority is not responsible of issuing its Air Operator's Certificate; or

(iii) the airline is not owned directly or through majority ownership and it is not effectively controlled by Sri Lanka and/or by its nationals.

6. When an airline has been so designated and authorized in accordance with this Article, it may at any time begin to operate the agreed services, in accordance with the provisions of the present Agreement.

Article 4

Applicability of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, flying over, stay in and departure from its territory shall apply to the aircraft of the airlines designated by the other contracting party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into stay in and departure from its territory of passengers, crew, cargo and mail, including formalities regarding entry, exit, emigration, immigration, customs, health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by aircraft of

the airlines designated by the other Contracting Party whilst they are within the said territory.

3. Each Contracting Party shall allow the other Contracting Party to implement measures (e.g. the deployment of document specialists) on its territory in order to ensure that only passengers with valid travel documents which are required for the entry in or transit through of the other Contracting Party are carried.

4. Each Contracting Party shall, upon request supply to the other Contracting Party copies of the relevant laws and regulations referred to in this Article.

Article 5

Exemption from Customs and other duties

1. Aircraft operated on agreed services by the designated airlines of either Party, as well as their regular equipment, spare parts (including engines), supplies of fuels and lubricants (including hydraulic fluids) and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers during flight) on board such aircraft shall be exempt from all custom duties, inspection fees, not based on the cost of services provided, and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Party in accordance with national laws and regulations, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. Supplies of fuels, lubricants (including hydraulic fluids), spare parts (including engines), regular equipment, aircraft stores, printed ticket stock, air waybills, any printed material bearing insignia of a designated airline of a Party and usual publicity and promotional material distributed without charge by that designated airline introduced into the territory of one Party by or on behalf of a designated airline of the other Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use in the operation of international services, shall be exempt from all duties and charges, including custom duties and inspection fees imposed in the territory of the first Party, not

based on the cost of services provided, in accordance with its national laws and regulations, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board. The materials referred to above may be required to be kept under customs supervision or control up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations and procedures.

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

4. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airlines of either Party have entered into arrangements with another airline or airlines, for the loan or transfer in the territory of the other Party, of the regular equipment and the other items referred to paragraphs (1) and (2) of this Article, provided that such other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from that other Party.

Article 6

User Charges

1. Each Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the airlines designated by the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international services.

2. Those charges shall not be higher than the charges imposed upon aircraft of the designated airlines of each Contracting Party engaged in similar international services.

3. Such charges shall be just and reasonable and shall be based on sound economic principles.

Article 7
Traffic in direct transit

Passengers, baggage and cargo including mail in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be exempt from custom duties charges and other similar taxes.

Article 8
Recognition of Certificates and Licences

1. Recognition of certificates and licences issued or validated in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including, in the case of the Republic of Austria, European Union laws and regulations, and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed service, provided always that such certificates or licences were issued or validated equal or above the minimum standards established under the Chicago Convention.
2. Paragraph 1 also applies with respect to an airline designated by Austria whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State.
3. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize for flights above its own territory certificates of competency and licences granted or validated to its own nationals by the other Contracting Party or by any other State.

Article 9
Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow tariffs for scheduled air services to be established by each airline based upon commercial consideration in the marketplace, intervention by the Parties shall be limited to:
 - a) Prevention of unreasonably discriminatory tariffs or practices;
 - b) Protection of consumers from tariffs that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position or to concerted practices among air carriers; and
 - c) Protection of airlines from tariffs that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.
2. Tariffs for scheduled international air services between the territories of the Contracting Parties may be required to be notified.

Article 10
Commercial representation and activities

1. The airlines designated by each Contracting Party shall be allowed:
 - a) To establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as, in accordance with the legislation of such other Contracting Party, other facilities required for the provision of air transportation.
 - b) To bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party in accordance with the legislation of such other Contracting Party relating to entry residence and employment managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air transportation; and

c) In the territory of the other Contracting Party to engage directly and, at the airlines discretion, through its agents in the sale of air transportation.

2. The competent authorities of each Contracting Party will take all necessary steps to ensure that the representation of the airlines designated by the other Contracting Party may exercise their activities in an orderly manner.

3. The airlines designated by each Contracting Party shall have the right to sell, in the territory of the other Contracting Party, air transportation and any person shall be free to purchase such transportation in the currency of that territory or in freely convertible currencies of other countries in accordance with the foreign exchange regulations in force.

Article 11

Commercial Opportunities

1. Ground Handling

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party including, in the case of Austria, European Union law, each designated air carrier shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling service ("self-handling") or, at its option the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling or selection between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

2. Leasing

The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to perform the agreed services on the specified routes using aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, subject to being authorized to use the aircraft (or aircraft and crew) on such basis by the Aeronautical Authorities of both Contracting parties.

3. Code Share

In operating or holding out services under this Agreement, the designated airlines of a Party may enter into cooperative marketing arrangements, such as blocked-space agreements or code-sharing arrangements with:

- a) any airline or airlines of the Parties; and
- b) any airline or airlines of a third country and
- c) any surface (land or maritime) transport provider

Provided that (i) the operating carrier holds the appropriate traffic rights and (ii) the marketing carriers hold the appropriate underlying route rights and (iii) the arrangements meet the requirements relating to safety and competition normally applied to such arrangements. In respect of passenger transport sold involving code shares, the purchaser shall be informed at the point of sale, or in any case before boarding, which transport providers will operate each sector of the service.

Article 12
Conversion and transfer of revenues

Each Contracting Party shall grant to the designated airlines of the other Contracting Party the right to freely transfer to its home territory the excess sums of receipts over expenditures in accordance with the foreign exchange regulation in force, in territory of which receipts are earned. The conversion of receipts of the designated airlines of one Contracting Party shall be done in accordance with the foreign exchange regulation in force.

Article 13
Capacity and Fair Competition

1. Each Party shall allow fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to operate the agreed services.
2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers in accordance with the agreed services on the specified routes based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, no Party shall act to limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Parties, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
3. Airlines designated by a Contracting Party may be required to submit their flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction. The same procedure shall apply to any modification thereof. In special cases this time may be reduced subject to the consent of the said authorities.

4. Neither Contracting Party shall allow its designated airline or airlines, either in conjunction with any other airline or airlines or separately to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.
5. Neither Contracting Party shall provide or permit State subsidy or support for or to its designated airline or airlines in such way that would adversely affect the fair and equal opportunity of the airlines of the other Contracting Party to compete in providing international air transportation.
6. Where a Contracting Party provides State subsidy or support to a designated airline in respect of services operated under this Agreement, it shall require that airline to identify the subsidy or support clearly and separately in its accounts.
7. If one Contracting Party has substantiated concerns that its designated airlines are being subjected to discrimination or unfair practices, or that a subsidy or support being considered or provided by the other Contracting Party would adversely affect or is adversely affecting the fair and equal opportunity of the airlines of the first Contracting Party to compete in providing international air transportation, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall start within thirty (30) days of receipt of such a request from either Contracting Party.

Article 14
Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards and that other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of paragraph (5) of Article 3 (designation and revocation) of this Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by the designated airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection") provided this does not lead to unreasonable delay.
4. If any such ramp inspection or services of ramp inspections gives rise to;
 - a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or

b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purposes of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by or on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline or airlines the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) of this Article arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection a series of ramp inspections a detail of access for ramp inspection consultation or otherwise that immediate action is essential to the safety of the airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph (2) or (6) above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8. Where the Republic of Austria has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by an European Union Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorization of that airline.

Article 15
Security

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

2. The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of:

a) The Convention of Offences and certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963:

b) The Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970:

c) The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971:

d) The Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988:

e) The Convention on the marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed on Montreal on 1 March 1991:

and any other multilateral agreement governing aviation binding upon both Contracting Parties.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Chicago Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties they shall require that operators of aircraft which have their principal place of business or permanent residence in the territory of the Contracting Parties or in the case of the Republic of Austria operators of aircraft which are established in its territory under the EU Treaties and have valid Operating Licences in accordance with

European Union law, and the operators of airports in their territory in conformity with such aviation security provisions.

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

5. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe for departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in the country, including in the case of the Republic of Austria, European Union law.

6. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers crew carry-on items baggage cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading.

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

8. 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 one (1) month of the date of such request shall constitute grounds for application of paragraph (5) of Article 3 of this Agreement (designation and revocation). If required by a serious emergency either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of a month period.

Article 16
Provision of Statistics

The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request with such statistics as may be reasonably required for information purposes subject to the laws and regulations of each Contracting Party.

Article 17
Consultations

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall consult each other from time to time in order to ensure close cooperation concerning all the issues related to the interpretation and application of this Agreement, on request of either Contracting Party.
2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request of one Contracting Party.

Article 18
Modifications

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may at any time request consultations with the other Contracting Party. Such consultations (which may be prepared by discussions between the aeronautical authorities) shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.
2. Modifications so agreed upon shall be approved by each Contracting Party and shall enter into force on the first day of the second month, following the month on which the two Contracting Parties have notified each other by an exchange of diplomatic notes that the requirements for its entry into force under their respective legal procedures have been fulfilled.
3. Modification to the Annex of this Agreement may be agreed directly between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and enter into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.
4. If either Contracting Party becomes Party to a multilateral agreement that addresses matters covered by this Agreement, the Contracting Parties shall consult to determine whether this Agreement should be revised to take into account the multilateral agreement.

Article 19
Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to an arbitrator, 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.
3. 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.
4. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified or the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the tribunal and shall determine the place where the arbitration will be held. If the President is a national of either Contracting Party, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointments. The arbitral tribunal shall reach its decision by a majority of votes.
5. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article
6. If and as long as either Contracting Party fails to comply with any 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 or to a designated airline in default.

7. Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Parties, including any expenses incurred by the President of the Council of ICAO in implementing the procedures in paragraph 4 of this Article.

Article 20

Termination

1. Each Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

2. In such event 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 mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 21

Registration

The Agreement and amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 22
Entry into Force

This agreement shall enter into force on the first day of the second month that follows the month during which the two Contracting Parties have completed to notify each other by an exchange of diplomatic notes that the requirements for its entry into force under their respective legal procedures have been fulfilled. With the entry into force of the present Agreement the “Air Transport Agreement between the Austrian Federal Government and the Government of the Republic of Sri Lanka”, signed 15 February 1978 in Colombo, ceases to be in force.

In witness whereof the undersigned Plenipotentiaries being duly authorized thereto by the respective Governments have signed this Agreement.

Done in duplicate at Vienna on this 1st day of July, 2016 in the German and English languages all texts being equally authentic. In the case of difference in interpretation of provisions of this Agreement the English text shall prevail.

For the Austrian Federal Government:

Michael Linhart m.p.

For the Government of the Democratic
Socialist Republic of Sri Lanka:

Priyani Wijesekara m.p.

ANNEX

Section I:

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

Points of Origin	Intermediate points	Points of Destination	Points beyond
Points in Austria	Any points	Points in Sri Lanka	Any points

B: The airline(s) designated by Sri Lanka shall be entitled to operate scheduled air services in both directions on routes specified hereafter:

Points of Origin	Intermediate points	Points of Destination	Points beyond
Points in Sri Lanka	Any points	Points in Austria	Any points

Section II:

Any intermediate point and points beyond may be served by the designated airline(s) of each Contracting Party without exercising Fifth Freedom traffic rights.

The exercise of Fifth Freedom traffic rights may be agreed upon by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

Section III:

The designated airline(s) of either Contracting Party may, on any or all flights omit calling at any of the intermediate and/or beyond points, provided that the agreed services on this route start and terminate in the territory of that Contracting Party.

[GERMAN TEXT – TEXTE ALLEMAND]

LUFTVERKEHRSABKOMMEN

ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG

UND DER REGIERUNG DER DEMOKRATISCHEN SOZIALISTISCHEN

REPUBLIK SRI LANKA

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung der Demokratischen Sozialistischen Republik Sri Lanka, nachfolgend „die Vertragsparteien“, beide Parteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt,

von dem Wunsch geleitet, internationale Luftverkehrsdienste auf sichere und geordnete Art und Weise zu organisieren und die internationale Zusammenarbeit im Hinblick auf derartige Dienste bestmöglich zu fördern; sowie

von dem Wunsch geleitet, ein Abkommen zur Förderung des Ausbaus von Linienluftverkehrsdiensten zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen,

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1 **Begriffsbestimmungen**

Im Sinne des vorliegenden Abkommens:

- a) bedeutet der Begriff „Abkommen“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, einschließlich aller gemäß Artikel 90 des Abkommens angenommenen Anhänge und diesbezüglicher Änderungen sowie aller Änderungen der Anhänge oder des Abkommens gemäß Artikel 90 und 94 Buchstabe (a) des Abkommens, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien gelten;
- b) bedeutet der Begriff „Luftfahrtbehörden“ im Falle der Österreichischen Bundesregierung das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, und im Falle der Regierung der Demokratischen Sozialistischen Republik Sri Lanka den für die zivile Luftfahrt zuständigen Minister, oder in beiden Fällen, alle Personen oder Behörden, die berechtigt sind, die Funktionen, welche gegenwärtig von den genannten Behörden ausgeübt werden, oder ähnliche Funktionen wahrzunehmen;
- c) bedeutet der Begriff „vereinbarte Dienste“ internationale Linienflugverkehrsdienste auf der/den im Anhang zu diesem Abkommen näher benannte/n Strecke/n zur Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post;
- d) bedeutet der Begriff „namhaft gemachtes Luftverkehrsunternehmen“ jedes gemäß Artikel 3 des vorliegenden Abkommens namhaft gemachte und berechtigte Luftverkehrsunternehmen;
- e) hat der Begriff „Hoheitsgebiet“ die ihm in Artikel 2 des Abkommens zugewiesenen Bedeutung;
- f) haben die Begriffe „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“, „Luftverkehrsunternehmen“ und „nichtgewerbliche Landung“ die ihnen in Artikel 96 des Abkommens zugewiesenen Bedeutungen;

- g) bedeutet der Begriff „festgelegte Flugstrecke“ eine im Anhang zu diesem Abkommen näher bezeichnete Flugstrecke;
- h) bedeutet der Begriff „Kapazität“ in Zusammenhang mit den vereinbarten Diensten die verfügbare Tragkraft des für diese Dienste eingesetzten Luftfahrzeugs, multipliziert mit der mit diesem Luftfahrzeug betriebenen Frequenz über einen bestimmten Zeitraum auf einer Strecke oder Teilstrecke;
- i) bedeutet der Begriff „Tarif“ die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht zu bezahlenden Preise, sowie die Konditionen, zu denen diese Preise gelten, einschließlich Provisionsgebühren und anderer zusätzlicher Vergütungen für Agenturen oder den Verkauf von Beförderungsdokumenten, jedoch ausschließlich Entgelt oder Konditionen für die Beförderung von Post;
- j) bedeutet der Begriff „Anhang“ den Anhang zu diesem Abkommen in der jeweils geltenden Fassung. Der Anhang ist integraler Bestandteil des Abkommens, und alle Bezugnahmen auf das Abkommen umfassen, soweit nichts anderes festgelegt ist, eine Bezugnahme auf den Anhang;
- k) bedeutet der Begriff „Benutzungsgebühren“ eine Gebühr, die von den zuständigen Behörden gegenüber den Luftfahrtunternehmen für die Bereitstellung von Flughafengrundstücken oder -einrichtungen oder von Flugnavigationseinrichtungen oder Luftsicherungseinrichtungen oder -diensten, einschließlich damit zusammenhängender Dienste und Einrichtungen, für Luftfahrzeuge, deren Besatzungen, Fluggeräte und Fracht erhoben wird oder deren Erhebung von diesen Behörden erlaubt wird;
- l) bedeutet der Begriff „Selbstabfertigung“ eine Situation, in der der Flughafenbenutzer direkt selbst eine oder mehrere Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten erbringt und keinen Vertrag irgendeiner Art mit einem Dritten für die Erbringung dieser Dienste abschließt; im Sinne dieser Definition gilt, dass die Flughafenbenutzer untereinander dann nicht als Dritte gelten, wenn: a) einer die Mehrheit des jeweils anderen besitzt, oder b) ein einziges Gremium die Mehrheit an jedem besitzt;

- m) bedeutet der Begriff „staatlichen Beihilfe oder Unterstützung“ die auf Grundlage von Diskriminierung direkt oder indirekt von einem Staat oder einer öffentlichen oder privaten staatlich bestimmten oder kontrollierten Körperschaft für ein namhaft gemachtes Luftverkehrsunternehmen bereitgestellte Unterstützung. Ohne Einschränkung umfasst dies die Aufrechnung von betrieblichen Verlusten, die Bereitstellung von Kapital, nicht rückzahlbare Zuschüsse oder Kredite zu bevorzugten Bedingungen, die Gewährung von finanziellen Vorteilen durch den Verzicht auf Gewinne oder die Beitreibung von fälligen Beträgen, den Verzicht auf eine normale Rendite auf eingesetzte öffentliche Mittel, Steuerbefreiungen; Ausgleich für von den öffentlichen Behörden auferlegte finanzielle Belastungen oder diskriminierenden Zugang zu Flughafeneinrichtungen, Treibstoffen oder anderen für den gewöhnlichen Betrieb von Luftfahrtdiensten vernünftigerweise benötigten Einrichtungen;
- n) Bezugnahmen auf Staatsangehörige der Republik Österreich gelten in diesem Abkommen als Bezugnahmen auf Angehörige von Mitgliedsstaaten der Europäischen Union;
- o) Bezugnahmen auf Luftverkehrsunternehmen der Republik Österreich in diesem Abkommen gelten als Bezugnahmen auf von der Republik Österreich namhaft gemachte Luftverkehrsunternehmen;
- p) Bezugnahmen auf „EU-Verträge“ in diesem Abkommen gelten als Bezugnahmen auf den Vertrag über die Europäische Union und den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

Artikel 2

Gewährung von Rechten

1. Jede Vertragspartei gewährt der jeweils anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte für den Betrieb internationaler Linienflugdienste auf den im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Flugstrecken.

2. Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Abkommens genießen die von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen bei der Erbringung der vereinbarten Dienste auf den festgelegten Flugstrecken folgende Rechte;
 - a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen, und
 - b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet Landungen zu nicht gewerblichen Zwecken durchzuführen,
 - c) das Recht, im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei an den im Anhang dieses Abkommens genannten Punkten zu landen, um Fluggäste, Gepäck und Fracht einschließlich Post, entweder getrennt oder zusammen, aufzunehmen oder abzusetzen, welche/s für einen oder mehrere Punkte im Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei bestimmt ist/sind oder von dort kommt/kommen.

3. Keine Bestimmung in Absatz (2) ist dahingehend auszulegen, dass den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei das Recht übertragen wird, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck und Fracht einschließlich Post, die für einen anderen Punkt im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind, zur entgeltlichen Beförderung aufzunehmen.

Artikel 3

Namhaftmachung und Widerruf

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, gegenüber der anderen Vertragspartei schriftlich ein oder mehrere Luftverkehrsunternehmen für die Durchführung der vereinbarten Dienste auf den angegebenen Flugstrecken namhaft zu machen, und die Namhaftmachung eines Luftverkehrsunternehmens zu widerrufen oder ein bisher namhaft gemachtes Luftverkehrsunternehmen durch ein anderes zu ersetzen.

2. Die Namhaftmachungen erfolgen durch schriftliche Mitteilung zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien auf diplomatischem Wege.

3. Nach Erhalt einer derartigen Namhaftmachung hat die andere Vertragspartei die entsprechenden Genehmigungen und Zulassungen mit möglichst geringer verfahrensbedingter Verzögerung zu erteilen, vorausgesetzt:

(a) im Falle eines von Österreich namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens:

(i) dass es im Hoheitsgebiet der Republik Österreich gemäß den EU-Verträgen niedergelassen ist und über eine gültige Betriebsgenehmigung im Einklang mit dem Recht der Europäischen Union verfügt; und

(ii) dass der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige Mitgliedsstaat der Europäischen Union eine tatsächliche gesetzliche Kontrolle über dieses Luftverkehrsunternehmen ausübt und diese aufrechterhält, und dass die zuständige Luftfahrtbehörde in der Namhaftmachung eindeutig angegeben ist; und

(iii) dass dieses Luftverkehrsunternehmen direkt oder über eine Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedsstaaten der Europäischen Union oder Staaten der Europäischen Freihandelsgemeinschaft und/oder von Angehörigen dieser Staaten steht und die tatsächliche Kontrolle des Luftverkehrsunternehmens bei diesen liegt; und

(b) im Falle eines von Sri Lanka namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens:

(i) dass es seinen Hauptsitz im Hoheitsgebiet von Sri Lanka und ein gültiges Luftverkehrsbetreiberzeugnis im Einklang mit dem geltenden Recht von Sri Lanka hat,

(ii) dass die entsprechende Luftfahrtbehörde von Sri Lanka eine wirksame gesetzliche Kontrolle über dieses Luftverkehrsunternehmen ausübt und aufrecht erhält und für die Ausstellung von dessen Luftverkehrsbetreiberzeugnis zuständig ist, und

(iii) dass das Luftverkehrsunternehmen direkt oder über eine Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Sri Lanka und/oder von Angehörigen dieses Staats steht und die tatsächliche Kontrolle des Luftverkehrsunternehmens bei diesen liegt.

4. Das namhaft gemachte Luftverkehrsunternehmen muss qualifiziert sein, die anderen Bedingungen zu erfüllen, die durch die normalerweise für internationale Luftverkehrsdienste der Vertragspartei, welche die Namhaftmachung entgegennimmt, geltenden Gesetze und Vorschriften vorgeschrieben werden.

5. Jede Vertragspartei ist berechtigt, die Betriebsgenehmigung oder technische Zulassung eines von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachtes Luftverkehrsunternehmens zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken, wenn:

(a) im Falle eines von Österreich namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens:

(i) dieses Unternehmen nicht im Hoheitsgebiet der Republik Österreich gemäß den EU-Verträgen niedergelassen ist oder über keine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union verfügt; oder

(ii) die tatsächliche gesetzliche Kontrolle des Luftverkehrsunternehmens nicht von dem EU-Mitgliedsstaat, der für die Ausstellung von dessen Luftverkehrsbetreiberzeugnis zuständig ist, ausgeübt oder aufrecht erhalten wird,

oder die zuständige Luftfahrtbehörde in der Namhaftmachung nicht klar genannt ist; oder

(iii) das Luftverkehrsunternehmen nicht direkt oder über eine Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedsstaaten der Europäischen Union oder der Europäischen Freihandelsgemeinschaft und/oder Angehörigen dieser Staaten steht oder die tatsächliche Kontrolle des Luftverkehrsunternehmens nicht bei diesen liegt; oder

(iv) das Luftverkehrsunternehmen bereits zum Betrieb im Rahmen eines bilateralen Abkommens zwischen Sri Lanka und einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union namhaft gemacht wurde, und das Luftverkehrsunternehmen bei Ausübung der sich aus dem vorliegenden Abkommen ergebenden Verkehrsrechte auf einer einen Punkt in dem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union berührenden Strecke verkehrsrechtliche Einschränkungen, die sich aus diesem bilateralen Abkommen ergeben, missachten würde; oder

v) das namhaft gemachte Luftfahrtunternehmen über einen Luftverkehrsbetreiberschein verfügt, der von einem Mitgliedsstaat der Europäischen Union ausgestellt wurde, mit dem Sri Lanka kein bilaterales Luftverkehrsabkommen geschlossen hat, und Sri Lanka von diesem Mitgliedsstaat der Europäischen Union keine Verkehrsrechte zugestanden werden.

(b) im Falle eines von Sri Lanka namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens:

(i) das Luftverkehrsunternehmen seinen Hauptsitz nicht im Hoheitsgebiet von Sri Lanka hat oder über keinen gültigen Luftverkehrsbetreiberschein gemäß dem geltenden Recht Sri Lankas verfügt; oder

(ii) die tatsächliche gesetzliche Kontrolle des Luftverkehrsunternehmens nicht durch die zuständige Luftfahrtbehörde von Sri Lanka ausgeübt oder aufrechterhalten wird, oder die zuständige Luftfahrtbehörde nicht für die Ausstellung seines Luftverkehrsbetreiberscheins zuständig ist, oder

(iii) das namhaft gemachte Luftverkehrsunternehmen sich nicht unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Sri Lanka und/oder dessen Staatsangehörigen befindet oder von diesen tatsächlich kontrolliert wird.

6. Wenn ein Luftverkehrsunternehmen auf diese Weise und in Übereinstimmung mit diesem Artikel namhaft gemacht und bevollmächtigt wurde, kann es jederzeit mit der Ausübung der vereinbarten Dienste gemäß den Bestimmungen des vorliegenden Abkommens beginnen.

Artikel 4

Anwendbarkeit von Gesetzen und Rechtsvorschriften

1. Die Gesetze und Rechtsvorschriften einer Vertragspartei über das Einfliegen, Überfliegen, Verweilen in und Verlassen ihres Hoheitsgebiets gelten auch für ein Luftfahrzeug der von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen.

2. Die Gesetze und Rechtsvorschriften einer Vertragspartei, die den Einflug in ihr, den Aufenthalt in und den Ausflug aus ihrem Hoheitsgebiet von Fluggästen, Besatzungen, Fracht oder Post regeln, einschließlich Formalitäten bezüglich Einreise, Ausreise, Auswanderung, Einwanderung, Zoll, Gesundheit und Quarantäne regeln, gelten für Fluggäste, Besatzungen, Fracht und Post, die von Luftfahrzeugen der von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen befördert werden, während sie sich innerhalb des besagten Hoheitsgebietes aufhalten.

3. Beide Vertragsparteien erlauben der jeweils anderen Vertragspartei die Umsetzung von Maßnahmen (z. B. den Einsatz von Dokumenten-Spezialisten) in ihrem Hoheitsgebiet, um zu gewährleisten, dass nur Fluggäste mit gültigen Reisedokumenten, die für die Einreise in oder Durchreise durch das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erforderlich sind, befördert werden.

4. Jede Vertragspartei hat der jeweils anderen Vertragspartei auf deren Wunsch Kopien ihrer relevanten Gesetze und Rechtsvorschriften, auf die in diesem Artikel Bezug genommen wird, zur Verfügung zu stellen.

Artikel 5

Befreiung von Zöllen und anderen Abgaben

1. Die von einer der von den Vertragsparteien namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen für die vereinbarten Dienste betriebenen Luftfahrzeuge sowie deren übliche Ausrüstung, Ersatzteile (einschließlich Motoren), Treib- und Schmierstoffvorräte (einschließlich Hydraulikflüssigkeiten) sowie Bordvorräte (einschließlich aber nicht beschränkt auf Artikel wie Nahrungsmittel, Getränke, Spirituosen, Tabak und andere Produkte zum Verkauf an oder Konsum durch die Passagiere während des Flugs), die sich an Bord dieser Luftfahrzeuge befinden, sind bei der Ankunft im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gemäß den staatlichen Gesetzen und Vorschriften von allen Zöllen, Inspektionsgebühren, die nicht auf Grundlage der erbrachten Dienste berechnet werden, und sonstigen Abgaben oder Steuern befreit, vorausgesetzt besagte Ausrüstung und Vorräte bleiben bis zu ihrer Wiederausfuhr an Bord des Luftfahrzeugs.

2. Treib- und Schmierstoffe (einschließlich Hydraulikflüssigkeiten), Ersatzteile (einschließlich Motoren), gängige Ausrüstung, Bordvorräte, vorgedruckte Tickets, Luftfrachtbriefe und sämtliche Drucksachen mit Insignien eines namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens einer Vertragspartei sowie kostenlos von diesem namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen verteilte herkömmliche Werbematerialien, die von oder im Auftrag eines namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens einer Vertragspartei in das Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei eingeführt werden oder an Bord des von diesem namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens betriebenen Luftfahrzeugs genommen werden und ausschließlich zur Verwendung für die Durchführung internationaler

Luftverkehrsdienste bestimmt sind, sind gemäß den staatlichen Gesetzen und Vorschriften von sämtlichen Abgaben und Steuern, einschließlich Zollabgaben und Inspektionsgebühren befreit, die im Hoheitsgebiet der ersten Partei erhoben werden und die nicht auf Grundlage der Kosten der erbrachten Dienste berechnet werden, selbst wenn diese Vorräte während der Teilabschnitte der Reise verwendet werden sollen, die über dem Hoheitsgebiet derjenigen Partei stattfinden, in dem sie an Bord genommen werden. Es kann verlangt werden, dass die vorstehend genannten Materialien bis zu ihrer Wiederausfuhr oder anderweitigen Verfügung im Einklang mit den Zollvorschriften und -verfahren unter Zollaufsicht oder Zollkontrolle verwahrt werden.

3. Die übliche Bordausrüstung, Ersatzteile, Bordvorräte sowie Treib- und Schmierstoffe (einschließlich Hydraulikflüssigkeiten), die sich an Bord des Luftfahrzeugs einer Vertragspartei befinden, dürfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieser Vertragspartei abgeladen werden, wobei diese verlangen können, dass diese Materialien bis zu ihrer Wiederausfuhr oder anderweitigen Verfügung im Einklang mit den Zollvorschriften unter ihre Aufsicht gestellt werden.

4. Die in diesem Artikel vorgesehenen Befreiungen werden auch dann gewährt, wenn die namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei mit einem oder mehreren anderen Luftverkehrsunternehmen Abkommen über die Ausleihe oder Überlassung der üblichen Ausrüstung und der sonstigen in den Absätzen (1) und (2) dieses Artikels genannten Gegenstände im Gebiet der anderen Vertragspartei getroffen haben, vorausgesetzt dass diese(s) andere(n) Luftverkehrsunternehmen gleichermaßen solche Befreiungen von der jeweils anderen Vertragspartei gewährt bekommen.

Artikel 6

Benutzungsgebühren

1. Keine Vertragspartei ist berechtigt, den von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen höhere Benutzungsgebühren aufzuerlegen – oder deren Auferlegung zu gestatten – als jene, die ihren eigenen Luftverkehrsunternehmen, welche ähnliche internationale Luftverkehrsdienste durchführen, auferlegt sind.
2. Diese Gebühren dürfen nicht höher als diejenigen Gebühren sein, die einem Luftfahrzeug der namhaft gemachten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei für die Durchführung vergleichbarer internationaler Luftverkehrsdienste auferlegt werden.
3. Diese Gebühren müssen gerecht und angemessen sein und auf vernünftigen wirtschaftlichen Grundsätzen beruhen.

Artikel 7

Direkter Transitverkehr

Fluggäste, Gepäck und Fracht, einschließlich Post, im direkten Transitverkehr über das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei sind, sofern sie den für diesen Zweck vorgesehenen Flughafenbereich nicht verlassen, von Zollabgaben, Gebühren und anderen ähnlichen Steuern befreit.

Artikel 8

Anerkennung von Zeugnissen und Lizenzen

1. Zeugnisse und Lizenzen, die gemäß den Gesetzen und Vorschriften einer Vertragspartei, einschließlich im Falle der Republik Österreich, den Gesetzen und Rechtsvorschriften der Europäischen Union, erteilt oder als gültig anerkannt wurden und noch Gültigkeit besitzen, werden von der anderen Partei für die Durchführung der vereinbarten Luftverkehrsdienste als gültig anerkannt, stets vorausgesetzt, dass die Erteilung und Anerkennung solcher Zeugnisse oder Lizenzen mindestens den im Abkommen von Chicago festgelegten Mindestanforderungen entsprechen.
2. Absatz 1 gilt auch für ein Luftverkehrsunternehmen, das von Österreich namhaft gemacht wurde und dessen gesetzliche Kontrolle von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgeübt und aufrechterhalten wird.
3. Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, die Anerkennung von Befähigungsnachweisen und Lizenzen, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der jeweils anderen Vertragspartei oder einem anderen Staat erteilt oder für gültig anerkannt wurden, für Flüge über ihr eigenes Hoheitsgebiet zu verweigern.

Artikel 9

Tarife

1. Jede Vertragspartei erlaubt Tarife für Linienluftverkehrsdienste, die von jedem Luftverkehrsunternehmen auf der Grundlage kaufmännischer, marktbezogener Überlegungen festgelegt werden. Interventionen der Parteien beschränken sich auf:

- a) die Verhinderung ungebührlich diskriminierender Tarife oder Praktiken;
- b) den Schutz der Konsumenten vor Tarifen, die aufgrund des Missbrauchs einer beherrschenden Position oder von zwischen den Luftverkehrsbetreibern abgestimmten Praktiken unangemessen hoch oder ungebührlich restriktiv sind; und
- c) den Schutz von Luftverkehrsunternehmen vor Tarifen, die aufgrund von direkten oder indirekten staatlichen Beihilfen oder Unterstützungen künstlich niedrig sind.

2. Die Tarife für internationale Linienluftverkehrsdienste zwischen den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien müssen möglicherweise gemeldet werden.

Artikel 10

Handelsvertretung und Aktivitäten

1. Den von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen ist es gestattet:

- a) im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei Niederlassungen zur Förderung des Luftverkehrs und für den Verkauf von Flugtickets, sowie im Einklang mit den Gesetzen der anderen Vertragspartei andere für die Erbringung von Luftverkehrsleistungen erforderliche Einrichtungen einzurichten.

b) im Einklang mit den Gesetzen der jeweils anderen Vertragspartei über Einreise, Aufenthalt und Beschäftigung, das für die Erbringung von Luftverkehrsdiensten erforderliche Personal für die Bereiche Management, Verkauf, Technik, Betrieb und sonstige Spezialaufgaben in das Gebiet der anderen Vertragspartei zu holen und dort auf Dauer einzusetzen; und

c) sich im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei direkt und – nach Ermessen des Luftverkehrsunternehmens – durch seine Verkaufsbeauftragten im Verkauf von Luftbeförderungsleistungen zu betätigen.

2. Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei werden alle erforderlichen Schritte unternehmen, um sicherzustellen, dass die Vertretung der von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen ihre Tätigkeiten auf geordnete Weise wahrnehmen kann.

3. Die von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen haben das Recht, Luftbeförderungsdienstleistungen im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei zu verkaufen, und es steht jedermann frei, diese Beförderungsleistungen in der Währung des besagten Hoheitsgebiets oder in frei konvertierbaren Währungen anderer Länder im Einklang mit den geltenden Devisenbestimmungen zu kaufen.

Artikel 11 **Geschäftsmöglichkeiten**

1. Bodenabfertigung

Vorbehaltlich der Gesetze und Vorschriften einer Vertragspartei, einschließlich im Falle der Republik Österreich, der Gesetze und Rechtsvorschriften der Europäischen Union, ist jedes namhaft gemacht Luftverkehrsunternehmen berechtigt, im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei seine eigenen Bodenabfertigungsdienste („Selbstabfertigung“) durchzuführen, oder ist nach seiner Wahl berechtigt, einen der konkurrierenden Anbieter auszuwählen, der diese Bodenabfertigungsdienste ganz oder teilweise erbringt. Wenn diese Gesetze und Vorschriften eine Selbstabfertigung oder Wahl zwischen den Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten verhindern oder beschränken, wird jedes namhaft gemachte Luftverkehrsunternehmen nach dem Grundsatz der Gleichbehandlung hinsichtlich seines Zugangs zu Selbstabfertigungs- und Bodenabfertigungsdiensten, die von einem oder mehreren Lieferanten erbracht werden, behandelt.

2. Leasing

Die namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen jeder Partei dürfen die vereinbarten Dienste auf den angegebenen Strecken unter Verwendung von Luftfahrzeugen mit oder ohne Besatzung erbringen, die von einem Unternehmen, einschließlich anderen Luftverkehrsunternehmen, geleast wurden, vorausgesetzt, dass eine Berechtigung für die Nutzung des Luftfahrzeugs mit oder ohne Besatzung auf dieser Grundlage durch die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien vorliegt.

3. Code-Sharing

Beim Ausführen oder Anbieten der Dienste gemäß diesem Abkommen können alle namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen einer Partei kooperative Marketingvereinbarungen wie z.B. Blocked-Space-Vereinbarungen oder Code-Sharing-Vereinbarungen mit:

- (a) (einem) beliebigen Luftverkehrsunternehmen der Parteien; und
- (b) (einem) beliebigen Luftverkehrsunternehmen eines Drittlandes; und
- (c) (einem) beliebigen Land- oder Seeverkehrsbeförderungsunternehmen

abschließen, wobei gilt, dass (i) das ausführende Luftverkehrsunternehmen im Besitz entsprechender Verkehrsrechte ist und (ii) die vermarktenden Luftverkehrsunternehmen die entsprechenden zugrunde liegenden Streckenrechte besitzen, und (iii) die Vereinbarungen die Anforderungen an Sicherheit und Wettbewerb erfüllen, die normalerweise für solche Abmachungen gelten. Für eine in Code-Sharing verkaufte Fluggastbeförderung muss der Käufer am Verkaufspunkt oder in jedem Fall vor Betreten des Luftfahrzeugs darüber informiert werden, welches Luftverkehrsunternehmen jeden Sektor des Dienstes betreibt.

Artikel 12

Umrechnung und Transfer von Einnahmen

Jede Vertragspartei gewährt den von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen das Recht, die über die Ausgaben hinausgehenden Einnahmen aus dem Hoheitsgebiet, in dem die Einnahmen getätigt wurden, frei und umgehend zum offiziellen Wechselkurs in sein Heimatgebiet zu transferieren. Die Umrechnung der Einnahmen der namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei erfolgt im Einklang mit den geltenden Devisenbestimmungen.

Artikel 13

Kapazität und fairer Wettbewerb

1. Jede Vertragspartei gibt den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen beider Vertragsparteien in billiger und gleicher Weise Gelegenheit zur Durchführung der vereinbarten Dienste.
2. Jede Vertragspartei gestattet es jedem namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen, die Frequenz und die Kapazität der von diesem angebotenen internationalen Luftverkehrsleistungen gemäß den vereinbarten Leistungen auf den angegebenen Strecken auf Grund von kaufmännischen, marktbezogenen Überlegungen festzulegen. In Übereinstimmung mit diesem Recht beschränkt keine Vertragspartei einseitig das Verkehrsvolumen, die Frequenz oder Regelmäßigkeit von Luftverkehrsdiensten oder den/die Luftfahrzeugtyp/en, die die von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen einsetzen, es sei denn, dies ist aus zollrechtlichen, technischen, betrieblichen oder aus Umweltschutzgründen erforderlich, wobei einheitliche Bedingungen im Einklang mit Artikel 15 des Abkommens anzuwenden sind.
3. Luftverkehrsunternehmen, die von einer Vertragspartei namhaft gemacht werden, müssen evtl. den Luftfahrtbehörden der jeweils anderen Vertragspartei ihre Flugpläne mindestens dreißig (30) Tage vor dem vorgesehenen Datum ihrer Einführung zur Genehmigung vorlegen. Das gleiche Verfahren gilt für etwaige Änderungen der Flugpläne. In besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der genannten Luftfahrtbehörden verkürzt werden.
4. Keine der beiden Vertragsparteien darf es ihrem/ihren namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen gestatten, gemeinsam mit (einem) anderen Luftverkehrsunternehmen oder einzeln ihre Marktmacht auf eine Art und Weise auszunützen, die darauf abzielt, einen Mitbewerber massiv zu schwächen oder von einer Route auszuschließen, oder dies wahrscheinlich bewirkt.
5. Keine der beiden Vertragsparteien gewährt oder gestattet dem/den von ihr namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen staatliche Beihilfe oder

Unterstützung, welche die billige und gleiche Möglichkeit der Luftverkehrsunternehmen der anderen Wettbewerbspartei, im internationalen Luftverkehr miteinander in Wettbewerb zu treten, beeinträchtigt.

6. Wenn eine Vertragspartei einem namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen im Hinblick auf unter diesem Abkommen betriebene Dienste staatliche Beihilfe oder Unterstützung gewährt, hat sie dieses Luftverkehrsunternehmen zu verpflichten, diese Beihilfe oder Unterstützung klar erkennbar und eigens in seinen Büchern anzuführen.

7. Hat eine Vertragspartei begründete Bedenken, dass die von ihr namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen diskriminiert werden oder unfairen Praktiken unterliegen, oder dass eine Beihilfe oder Unterstützung, die von der anderen Vertragspartei erwogen oder gewährt wird, sich nachteilig auf die Möglichkeit der Luftverkehrsunternehmen der ersten Vertragspartei auswirkt oder auswirken könnte, in billiger und gleicher Weise am Wettbewerb zur Bereitstellung von internationalen Luftverkehrsdiensten teilzunehmen, können die Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei um sofortige Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ersuchen. Diese Konsultationen müssen innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Eingang des Ersuchens einer der Vertragsparteien beginnen.

Artikel 14 **Sicherheit**

1. Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei angenommenen Sicherheitsstandards in allen die Luftfahrzeugbesatzungen, Luftfahrzeuge oder deren Betrieb betreffenden Bereichen verlangen. Diese Konsultationen finden innerhalb von dreißig (30) Tagen nach dem Ersuchen statt.

2. Stellt eine Vertragspartei nach derartigen Konsultationen fest, dass in einem dieser Bereiche die andere Vertragspartei Sicherheitsstandards, die

wenigstens den zu dieser Zeit gemäß dem Abkommen festgelegten Mindeststandards entsprechen, nicht wirksam aufrecht erhält und anwendet, so informiert die erste Vertragspartei die andere Vertragspartei über diese Feststellungen ebenso wie über die zur Erfüllung dieser Mindeststandards als notwendig erachteten Schritte, und die andere Vertragspartei ergreift sodann entsprechende Abhilfemaßnahmen. Das Nichtergreifen geeigneter Maßnahmen seitens der anderen Vertragspartei innerhalb von fünfzehn (15) Tagen oder eines längeren einvernehmlich vereinbarten Zeitraums gilt als Grund für die Anwendung von Absatz (5) von Artikel 3 (Namhaftmachung und Widerrufung) dieses Abkommens.

3. Unbeschadet der in Artikel 33 des Abkommens genannten Verpflichtungen wird vereinbart, dass jedes von den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei für Luftverkehrsdienste in das oder aus dem Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei betriebene Luftfahrzeug während seines Aufenthalts im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einer Überprüfung durch die bevollmächtigten Vertreter der anderen Vertragspartei an Bord und rund um das Luftfahrzeug unterzogen werden kann, um sowohl die Gültigkeit der Papiere des Luftfahrzeugs sowie der Besatzungsmitglieder als auch den augenscheinlichen Zustand des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung zu überprüfen (in diesem Artikel als „Vorfeldinspektion“ bezeichnet), sofern dies nicht zu einer ungebührlichen Verzögerung führt.

4. Sollte eine oder eine Reihe derartiger Vorfeldinspektion/en Anlass geben zu:

a) ernststen Bedenken, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht den zu dieser Zeit in Übereinstimmung mit dem Abkommen festgelegten Mindeststandards entspricht, oder

b) ernststen Bedenken, dass die zu diesem Zeitpunkt in Übereinstimmung mit dem Abkommen festgelegte Wartung nicht effektiv durchgeführt wird bzw. dass die Sicherheitsstandards nicht entsprechend angewendet werden,

steht es der die Inspektion durchführenden Vertragspartei im Sinne von Artikel 33 des Abkommens frei, daraus zu schließen, dass die Voraussetzungen, unter denen das Zeugnis bzw. die Lizenzen für das Luftfahrzeug oder für die Besatzung dieses Luftfahrzeugs ausgestellt oder für gültig erklärt wurden, bzw. die Auflagen für den Betrieb des Luftfahrzeugs, nicht wenigstens den in Übereinstimmung mit dem Abkommen festgelegten Mindeststandards entsprechen.

5. Für den Fall, dass der Zutritt zum Zwecke der Durchführung einer Vorfeldinspektion an einem von (einem) namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei betriebenen Luftfahrzeug gemäß Absatz (3) dieses Artikels von einem Vertreter des/der besagten Luftverkehrsunternehmen(s) verwehrt wird, steht es der anderen Vertragspartei frei, daraus zu schließen, dass dies zu ernststen Bedenken gemäß Absatz (4) oben Anlass gibt, und sodann die in diesem Absatz genannten Schlussfolgerungen zu ziehen.

6. Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebsbewilligung von einem oder mehreren Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei unverzüglich auszusetzen oder abzuändern, falls die erste Vertragspartei aufgrund einer oder mehrerer Vorfeldinspektion(en), der Verweigerung des Zugangs zwecks Vorfeldinspektion, aufgrund von Konsultationen oder aus einem anderen Grund zu dem Schluss kommt, dass eine sofortige Maßnahme für die Sicherheit des Flugbetriebs unbedingt erforderlich ist.

7. Jede von einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit den oben genannten Absätzen (2) oder (6) getroffene Maßnahme wird beendet, sobald der Grund für das Ergreifen dieser Maßnahme wegfällt.

8. Sofern die Republik Österreich ein Luftverkehrsunternehmen namhaft gemacht hat, dessen gesetzliche Kontrolle von einem Mitgliedsstaat der Europäischen Union ausgeübt und aufrecht erhalten wird, gelten die Rechte der anderen Vertragspartei gemäß diesem Artikel gleichermaßen im Hinblick auf die Übernahme, Anwendung oder Aufrechterhaltung von Sicherheitsstandards durch den besagten anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union sowie im Hinblick auf die Betriebsbewilligung dieses Luftverkehrsunternehmens.

Artikel 15

Sicherheit

1. Im Einklang mit ihren Rechten und Pflichten gemäß dem Völkerrecht bekräftigen die Vertragsparteien erneut, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der zivilen Luftfahrt vor widerrechtlichen Störungen zu schützen, fester Bestandteil dieses Abkommens ist.

2. Die Vertragsparteien handeln dabei insbesondere im Einklang mit den Bestimmungen folgender Übereinkommen:

a) Das Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet in Tokio am 14. September 1963,

b) Das Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet in Den Haag am 16. Dezember 1970,

c) The Das Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet in Montreal am 23. September 1971,

d) Das Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, unterzeichnet in Montreal am 24. Februar 1988,

e) Das Übereinkommen über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zweck des Aufspürens, unterzeichnet in Montreal am 1. März 1991,

sowie jede sonstige multilaterale Vereinbarung, welche die Luftfahrt regelt und für beide Vertragsparteien verbindlich ist.

3. Die Vertragsparteien handeln in ihren beiderseitigen Beziehungen entsprechend den von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation festgelegten und dem Abkommen von Chicago als Anhänge hinzugefügten Luftsicherheitsstandards, sofern die besagten Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, dass die Betreiber von in ihren

Ländern eingetragenen Luftfahrzeugen oder die Betreiber von Luftfahrzeugen, welche ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien haben, oder im Falle der Republik Österreich, von Betreibern von Luftfahrzeugen, die entsprechend der EU-Verträge in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassen sind und über gültige Betriebsgenehmigungen nach dem Recht der Europäischen Union verfügen, und die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet im Einklang mit diesen Luftsicherheitsstandards handeln müssen.

4. Die Vertragsparteien gewähren einander auf Verlangen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge und sonstige widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie alle sonstigen Bedrohungen der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

5. Beide Vertragsparteien kommen überein, ihre Betreiber von Luftfahrzeugen dazu zu verpflichten, beim Ausflug aus dem oder dem Aufenthalt im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei die Luftfahrtsicherheitsbestimmungen gemäß dem im jeweiligen Land geltenden Recht, einschließlich im Falle der Republik Österreich des Rechts der Europäischen Union, einzuhalten.

6. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass innerhalb ihres Hoheitsgebiets geeignete Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzungen, aufgegebenem Gepäck und Handgepäck sowie Fracht und Bordvorräten vor und während des Einsteigens bzw. Beladens wirksam angewandt werden.

7. Im Falle einer tatsächlichen oder drohenden widerrechtlichen Inbesitznahme von Zivilluftfahrzeugen oder von sonstigen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit von Luftfahrzeugen, ihren Fluggästen und Besatzungen, von Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen unterstützen die Vertragsparteien einander durch Erleichterung der Kommunikation und sonstige

geeignete Maßnahmen, die der schnellen und sicheren Beendigung eines solchen Zwischenfalls oder einer solchen Bedrohung dienen.

8. Hat eine Vertragspartei triftige Gründe anzunehmen, dass die andere Vertragspartei von den Luftfahrtsicherheitsbestimmungen dieses Artikels abweicht, können die Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei unverzüglich Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei verlangen. Die Nichterzielung einer zufrieden stellenden Einigung innerhalb eines (1) Monats nach diesem Ersuchen gilt als Grund für die Anwendung von Absatz (5) des Artikels 3 dieses Abkommens (Namhaftmachung und Widerrufung). Wenn eine Notlage dies erfordert, kann jede Vertragspartei vor Ablauf eines Monats vorläufige Maßnahmen ergreifen.

Artikel 16

Bereitstellung von Statistiken

Die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei stellen, vorbehaltlich der geltenden Gesetze und Rechtsvorschriften einer jeden Vertragspartei, den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei nach deren Ersuchen solche statistischen Unterlagen zur Verfügung, wie sie vernünftigerweise zu Informationszwecken erforderlich sind.

Artikel 17

Konsultationen

1. Auf Wunsch einer Vertragspartei konsultieren die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien einander von Zeit zu Zeit, um eine enge Zusammenarbeit betreffend alle Fragen im Zusammenhang mit der Auslegung und Anwendung dieses Abkommens sicherzustellen.
2. Diese Konsultationen beginnen innerhalb eines Zeitraums von sechzig (60) Tagen ab Ersuchen einer Vertragspartei.

Artikel 18

Abänderungen

1. Wenn eine Vertragspartei es für wünschenswert erachtet, eine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so kann sie jederzeit um Konsultationen mit der anderen Vertragspartei ersuchen. Diese Konsultationen (die durch Gespräche zwischen den Luftfahrtbehörden vorbereitet werden können) beginnen innerhalb eines Zeitraums von sechzig (60) Tagen ab Ersuchen, sofern nicht beide Vertragsparteien eine Verlängerung dieses Zeitraums vereinbaren.
2. Auf diese Weise vereinbarte Abänderungen werden von jeder Vertragspartei gebilligt und treten am ersten Tag des zweiten Monats in Kraft, der auf den Monat folgt, in dem die beiden Vertragsparteien sich durch einen Austausch diplomatischer Noten darüber verständigt haben, dass die Voraussetzungen für ihr Inkrafttreten gemäß ihren jeweiligen rechtlichen Verfahren erfüllt sind.
3. Abänderungen des Anhangs dieses Abkommens können direkt zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden und treten in Kraft, sobald sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt wurden.

4. Wenn eine der Vertragsparteien einem multilateralen Abkommen beitrifft, das Angelegenheiten betrifft, die in diesem Abkommen geregelt werden, so konsultiert diese Vertragspartei die andere Vertragspartei, um festzustellen, ob dieses Abkommen überarbeitet werden sollte, um das multilaterale Abkommen zu berücksichtigen.

Artikel 19

Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten zwischen den Vertragsparteien bezüglich der Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens versuchen die Vertragsparteien, diese zunächst auf dem Verhandlungswege beizulegen.

2. Wenn es den Vertragsparteien nicht gelingt, eine Einigung auf dem Verhandlungswege herbeizuführen, können sie vereinbaren, die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsrichter zur Entscheidung vorzutragen, oder sie auf Wunsch einer Vertragspartei einem aus drei Schiedsrichtern bestehenden Schiedsgericht zur Entscheidung vorzulegen, wobei jede Vertragspartei je einen Schiedsrichter benennt und der dritte von den beiden derart benannten Schiedsrichtern bestellt wird.

3. Jede Vertragspartei bestellt einen Schiedsrichter innerhalb eines Zeitraums von sechzig (60) Tagen nach Erhalt einer von der anderen Vertragspartei auf diplomatischem Wege übermittelten Notifikation, in der diese um eine schiedsgerichtliche Beilegung der Meinungsverschiedenheit ersucht, und der dritte Schiedsrichter wird innerhalb von weiteren sechzig (60) Tagen bestellt.

4. Wenn eine der Vertragsparteien innerhalb der genannten Frist keinen Schiedsrichter bestellt oder der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der genannten Frist bestellt wird, kann der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation von einer Partei ersucht werden, je nach Erfordernis einen oder mehrere Schiedsrichter zu bestellen. In diesem Falle ist der dritte

Schiedsrichter Angehöriger eines Drittstaates, sitzt dem Schiedsgericht vor und legt den Ort der Schiedsgerichtsverhandlung fest. Wenn der Präsident Angehöriger des Staates einer der Vertragspartien ist, nimmt der dienstälteste Vizepräsident, der nicht aus demselben Grund auszuschließen ist, die Bestellungen vor. Das Schiedsgericht trifft seine Entscheidung durch Stimmenmehrheit.

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

6. Für den Fall, dass bzw. solange eine Vertragspartei einer gemäß Absatz 2 dieses Artikels ergangenen Entscheidung nicht Folge leistet, kann die andere Vertragspartei Rechte oder Vorrechte, die sie der in Verzug befindlichen Vertragspartei oder einem in Verzug befindlichen namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen kraft dieses Abkommens eingeräumt hat, einschränken, aussetzen oder widerrufen.

7. Jede der Vertragsparteien trägt die Kosten des von ihr ernannten Schiedsrichters. Die sonstigen Kosten des Schiedsgerichtes werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen, einschließlich der dem Präsidenten des Rates der ICAO bei der Umsetzung der Verfahren gemäß Absatz 4 dieses Artikels entstehenden Kosten.

Artikel 20

Kündigung

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich auf diplomatischem Wege ihren Entschluss bekannt geben, dieses Abkommen zu kündigen. Eine solche Benachrichtigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde zu übermitteln.

2. In einem solchen Fall tritt das Abkommen zwölf (12) Monate nach dem Zeitpunkt des Erhalts der Kündigung durch die andere Vertragspartei außer Kraft, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieses Zeitraums einvernehmlich

zurückgezogen wird. Bei Nichtvorliegen einer Empfangsbestätigung seitens der anderen Vertragspartei gilt die Kündigung vierzehn (14) Tage nach Erhalt der Kündigung durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation als eingegangen.

Artikel 21

Registrierung

Dieses Abkommen sowie Änderungen desselben sind bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zu registrieren.

Artikel 22

Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Monat, in dem die beiden Vertragsparteien einander durch auf diplomatischem Wege übermittelte Notifikation darüber informiert haben, dass die innerstaatlichen Voraussetzungen gemäß ihrer jeweiligen gesetzlichen Verfahren für das Inkrafttreten erfüllt sind, in Kraft. Mit Inkrafttreten des vorliegenden Abkommens tritt das „Luftverkehrsabkommen zwischen der Österreichischen Bundesregierung und der Regierung der Republik Sri Lanka“, unterzeichnet am 15. Februar 1978 in Colombo, außer Kraft.

Zu Urkund dessen haben die von den jeweiligen Regierungen dazu gehörig befugten unterfertigten Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen in zweifacher Ausfertigung in Wien am 1. des Monats Juli 2016 in deutscher und englischer Sprache, wobei alle Texte gleichermaßen authentisch sind. Bei unterschiedlicher Auslegung der Bestimmungen ist der englische Wortlaut maßgebend.

Für die Österreichische
Bundesregierung:

Michael Linhart m.p

Für die Regierung der Demokratischen
Sozialistischen Republik Sri Lanka:

Priyani Wijesekara m.p.

ANHANG

Abschnitt I:

A: Das/Die von Österreich namhaft gemachte/n Luftverkehrsunternehmen ist/sind berechtigt, Linienluftverkehrsdienste in beiden Richtungen auf den nachstehend genannten Flugstrecken zu betreiben:

Ausgangspunkte:	Zwischenpunkte:	Zielpunkte:	Punkte darüber hinaus:
Punkte in Österreich	Alle Punkte	Punkte in Sri Lanka	Alle Punkte

B: Das/Die von Sri Lanka namhaft gemachte/n Luftverkehrsunternehmen ist/sind berechtigt, Linienluftverkehrsdienste in beiden Richtungen auf den nachstehend genannten Flugstrecken zu betreiben:

Ausgangspunkte:	Zwischenpunkte:	Zielpunkte:	Punkte darüber hinaus:
Punkte in Sri Lanka	Alle Punkte	Punkte in Österreich	Alle Punkte

Abschnitt II:

Alle Zwischenpunkte und Punkte darüber hinaus können von dem/den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen einer jeden Vertragspartei ohne Ausübung der Verkehrsrechte der Fünften Luftfreiheit bedient werden.

Die Ausübung der Verkehrsrechte der Fünften Luftfreiheit kann von den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien vereinbart werden.

Abschnitt III:

Das/Die von einer Vertragspartei namhaft gemachte/n Luftverkehrsunternehmen kann/können es auf beliebigen oder allen Flügen unterlassen, Zwischenpunkte und/oder Punkte darüber hinaus anzufliegen, vorausgesetzt die vereinbarten Luftverkehrsdienste auf dieser Flugstrecke beginnen und enden im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT
FÉDÉRAL AUTRICHIEN ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE
SOCIALISTE DÉMOCRATIQUE DE SRI LANKA

Le Gouvernement fédéral autrichien et le Gouvernement de la République socialiste démocratique de Sri Lanka (ci-après dénommés « les Parties contractantes »),

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Désireux d'organiser, de façon sécurisée et ordonnée, des services aériens internationaux, et de favoriser dans toute la mesure possible la coopération internationale concernant ces services,

Souhaitant conclure un accord en faveur du développement des services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord :

a) le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et toute modification aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94, pour autant que ces annexes et modifications soient applicables pour les deux Parties contractantes ;

b) le terme « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas du Gouvernement fédéral autrichien, le Ministère des transports, de l'innovation et de la technologie et, dans le cas du Gouvernement de la République socialiste démocratique de Sri Lanka, le ministre chargé l'aviation civile, ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités ou des fonctions similaires ;

c) le terme « services convenus » désigne les services aériens internationaux réguliers assurés sur l'itinéraire ou les itinéraires indiqués en annexe au présent Accord pour le transport de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier ;

d) le terme « entreprise de transport aérien désignée » désigne une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord ;

e) le terme « territoire » a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention ;

f) les termes « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale à des fins non commerciales » ont le sens qui leur est attribué à l'article 96 de la Convention ;

g) le terme « itinéraire spécifié » désigne un itinéraire spécifié dans l'annexe au présent Accord ;

h) le terme « capacité », s'agissant des services convenus, désigne la charge utile de l'aéronef exploité pour ces services, multipliée par la fréquence à laquelle l'aéronef est exploité pendant une durée déterminée sur un itinéraire donné ou un tronçon de celui-ci ;

i) le terme « tarif » désigne les prix qui doivent être payés pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, et les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, y compris les commissions et autres rémunérations supplémentaires pour les agences ou la vente de titres de transport, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux ;

j) le terme « annexe » désigne l'annexe au présent Accord telle que modifiée. L'annexe fait partie intégrante du présent Accord et toute référence à ce dernier englobe l'annexe, sauf indication contraire ;

k) le terme « redevances d'usage » désigne les redevances exigées des entreprises de transport aérien par les autorités aéronautiques, ou dont l'imposition est autorisée par elles, pour l'utilisation des installations ou services d'aéroport, de navigation aérienne ou de sécurité, y compris les services et installations connexes destinés aux aéronefs ainsi qu'à leurs équipages, passagers et marchandises ;

l) le terme « auto-assistance » désigne une situation dans laquelle l'utilisateur de l'aéroport fournit directement, pour lui-même, une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale et ne conclut aucun contrat de quelque nature que ce soit avec un tiers pour la prestation de ces services ; aux fins de la présente définition, les utilisateurs de l'aéroport, entre eux, ne sont pas considérés comme des tiers lorsque : a) l'un détient une participation majoritaire dans l'autre, ou b) un seul organisme détient une participation majoritaire dans chacun d'eux ;

m) le terme « aides publiques » désigne la fourniture d'un soutien, sur une base discriminatoire, à une entreprise de transport aérien désignée, directement ou indirectement, par l'État ou un organisme public ou privé désigné ou contrôlé par l'État. Sans que cette liste soit limitative, il peut s'agir de prise en charge des pertes opérationnelles, de la fourniture de capital, de dons ou de prêts non remboursables et accordés à des conditions privilégiées, de l'octroi d'avantages financiers en abandonnant les bénéficiaires ou le recouvrement des dettes, du remboursement des fonds publics utilisés, d'exonérations fiscales, de compensations pour les charges financières imposées par les autorités publiques, ou d'un accès discriminatoire aux installations aéroportuaires, aux carburants ou à d'autres installations nécessaires à l'exploitation normale des services aériens ;

n) toute référence dans le présent Accord à des ressortissants de la République d'Autriche s'entend comme une référence à des ressortissants d'États membres de l'Union européenne ;

o) toute référence dans le présent Accord à des entreprises de transport aérien de la République d'Autriche s'entend comme une référence à des entreprises de transport aérien désignées par la République d'Autriche ;

p) toute référence dans le présent Accord aux « Traités de l'Union européenne » s'entend comme une référence au Traité sur l'Union européenne et au Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Article 2. Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits prévus dans le présent Accord aux fins d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les itinéraires indiqués en annexe au présent Accord.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante jouissent, lorsqu'elles assurent les services convenus sur les itinéraires spécifiés, des droits suivants :

- a) le droit de survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans atterrir ;
- b) le droit de faire sur ce territoire des escales non commerciales ;
- c) le droit de faire escale sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points spécifiés en annexe afin d'embarquer et de débarquer des passagers, des bagages et des marchandises, y compris du courrier, séparément ou en combinaison, à destination ou en provenance du ou des points situés sur le territoire de la première Partie contractante.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article n'est réputée conférer aux entreprises de transport aérien désignées par une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des bagages ou des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter, en vertu d'un contrat de louage ou moyennant rémunération, à un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

Article 3. Désignation et révocation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner, par notification écrite adressée à l'autre Partie, une ou plusieurs entreprises qui seront chargées d'exploiter les services convenus sur les itinéraires spécifiés ainsi que d'annuler la désignation de toute entreprise de transport aérien et de remplacer une entreprise précédemment désignée par une autre entreprise.

2. Cette désignation fait l'objet d'une notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, transmise par la voie diplomatique.

3. Dès réception d'une telle désignation, l'autre Partie contractante accorde les autorisations et agréments adéquats dans les plus brefs délais procéduraux, sous réserve :

- a) qu'une entreprise de transport aérien soit désignée par la République d'Autriche :
 - i) qu'elle soit établie sur le territoire de la République d'Autriche, conformément aux Traités de l'Union européenne, et dispose d'une licence d'exploitation valide, conformément au droit de l'Union européenne ;
 - ii) qu'un contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien soit exercé et assuré par l'État membre de l'Union européenne chargé de délivrer son certificat de transporteur aérien, et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement définie dans la désignation ;
 - iii) que l'entreprise de transport aérien soit détenue, directement ou majoritairement, et effectivement contrôlée par des États membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange, ou par des ressortissants de ces États ;
- b) qu'une entreprise de transport aérien soit désignée par la République socialiste démocratique de Sri Lanka :
 - i) qu'elle soit établie sur le territoire de la République socialiste démocratique de Sri Lanka et dispose d'une licence d'exploitation valide, conformément à la législation sri-lankaise applicable ;
 - ii) que l'autorité aéronautique compétente de la République socialiste démocratique de Sri Lanka exerce et maintienne sur l'entreprise de transport aérien un contrôle réglementaire effectif, et qu'elle soit responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien ;
 - iii) que l'entreprise de transport aérien soit détenue, directement ou majoritairement, et effectivement contrôlée par la République socialiste démocratique de Sri Lanka ou par des ressortissants sri-lankais.

4. L'entreprise de transport aérien désignée satisfait aux autres conditions prescrites par la législation et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation des services aériens internationaux par la Partie contractante recevant la désignation.

5. L'une ou l'autre Partie contractante peut révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation ou le permis technique d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante lorsque :

a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République d'Autriche :

i) elle n'est pas établie sur le territoire de la République d'Autriche, conformément aux Traités de l'Union européenne, ou ne dispose pas d'une licence d'exploitation valide conformément au droit de l'Union européenne ;

ii) un contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé et assuré par l'État membre de l'Union européenne chargé de délivrer son certificat de transporteur aérien, ou que l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement définie dans la désignation ;

iii) l'entreprise de transport aérien n'est pas détenue, directement ou majoritairement, ou n'est pas effectivement contrôlée par des États membres de l'Union européenne ou de l'Association européenne de libre-échange ou par des ressortissants de ces États ;

iv) l'entreprise de transport aérien est déjà autorisée à exploiter, au titre d'un accord bilatéral entre la République socialiste démocratique de Sri Lanka et un autre État membre de l'Union européenne, et qu'en exerçant ses droits de trafic au titre du présent Accord sur une itinéraire qui inclut un point dans cet autre État membre de l'Union européenne, il contournerait les restrictions sur les droits de trafic imposées par cet autre État ; ou

v) l'entreprise de transport aérien désignée est titulaire d'un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre de l'Union européenne avec lequel la République socialiste démocratique de Sri Lanka n'a pas conclu d'accord bilatéral relatif aux services aériens, et que cet État membre de l'Union européenne a refusé d'accorder des droits de trafic à la République socialiste démocratique de Sri Lanka ;

b) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République socialiste démocratique de Sri Lanka :

i) elle n'est pas établie sur le territoire de la République socialiste démocratique de Sri Lanka ou ne dispose pas d'une licence d'exploitation valide conformément à la législation sri-lankaise applicable ;

ii) l'autorité aéronautique compétente de la République socialiste démocratique de Sri Lanka n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif sur l'entreprise de transport aérien, ou qu'elle n'est pas responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien ;

iii) l'entreprise de transport aérien n'est pas détenue, directement ou majoritairement, et n'est pas effectivement contrôlée par la République socialiste démocratique de Sri Lanka ou par des ressortissants sri-lankais.

6. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a ainsi été désignée et autorisée conformément au présent article, elle peut à tout moment commencer à exploiter les services convenus, conformément aux dispositions du présent Accord.

Article 4. Application de la législation et de la réglementation

1. La législation et la réglementation de l'une Partie contractante régissant l'entrée et le séjour sur son territoire ainsi que le survol et le départ de celui-ci s'appliquent aux aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante.

2. La législation et la réglementation d'une Partie contractante régissant l'entrée et le séjour sur son territoire ainsi que le départ de celui-ci des passagers, des équipages, des marchandises et du courrier, y compris les formalités concernant l'entrée, la sortie, l'émigration, l'immigration, les douanes, la santé et la quarantaine, s'appliquent aux passagers, aux équipages, aux marchandises et au courrier transportés par l'aéronef des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante pendant leur séjour sur ledit territoire.

3. Chaque Partie contractante permet à l'autre Partie contractante d'appliquer des mesures (par exemple le déploiement de spécialistes du contrôle des documents) sur son territoire afin de garantir que seuls les passagers munis des documents de voyage valides requis pour l'entrée ou le transit sur le territoire de l'autre Partie contractante sont transportés.

4. Sur demande, chaque Partie contractante fournit à l'autre Partie contractante des copies des lois et règlements pertinents visés au présent article.

Article 5. Exonération des droits de douane et autres droits

1. Les aéronefs exploités pour les services convenus par les entreprises de transport aérien désignées de l'une ou l'autre des Parties, ainsi que leur équipement habituel, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les réserves de carburants et de lubrifiants (y compris les liquides hydrauliques) et les provisions de bord (y compris, sans toutefois s'y limiter, la nourriture, les boissons, les liqueurs, le tabac et d'autres articles destinés à être vendus aux passagers ou à être utilisés par eux pendant le vol) se trouvant à leur bord sont exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection, non calculés en fonction du coût des prestations fournies, et autres droits et taxes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie, conformément aux dispositions législatives et réglementaires nationales, à condition que cet équipement et ces fournitures restent à bord de l'aéronef jusqu'à leur réexportation.

2. Les réserves de carburants, de lubrifiants (y compris les liquides hydrauliques), les pièces de rechange (y compris les moteurs), l'équipement habituel, les provisions de bord, les stocks de billets imprimés et les lettres de transport aérien ainsi que tout support imprimé portant le logo d'une entreprise de transport aérien désignée par une Partie contractante et tout support publicitaire et promotionnel distribué gratuitement par ladite entreprise introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par une entreprise désignée, ou pour son compte, de l'autre Partie contractante ou pris à bord d'aéronefs exploités par cette entreprise désignée et qui sont destinés à être utilisés uniquement à bord pour assurer l'exploitation de services internationaux sont exonérés de tous droits et redevances imposés sur le territoire de la première Partie, non calculés en fonction du coût des prestations fournies, sous réserve des dispositions législatives et réglementaires nationales, même s'ils doivent être utilisés durant le survol du territoire de la Partie où ils ont été embarqués. Il peut être exigé que les articles en question soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des douanes jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'il en soit disposé autrement conformément à la réglementation et aux procédures douanières.

3. Le matériel habituellement transporté, les pièces de rechange, les provisions de bord ainsi que les réserves de carburant et les lubrifiants (y compris les liquides hydrauliques) conservés à

bord des aéronefs d'une Partie contractante ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'autorisation des autorités douanières de ladite Partie, qui peuvent exiger que ces articles soient placés sous leur surveillance jusqu'à leur réexportation ou qu'il en soit disposé autrement conformément à la réglementation douanière.

4. Les exemptions prévues au présent article s'appliquent également aux cas où les entreprises de transport aérien désignées de l'une ou l'autre des Parties contractantes ont conclu avec une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien des accords en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante de l'équipement habituel et des autres articles visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ces autres entreprises bénéficient des mêmes exonérations de la part de cette autre Partie.

Article 6. Redevances d'usage

1. Aucune des Parties contractantes n'impose ni ne permet que soient imposées aux entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées à ses propres entreprises désignées qui exploitent des services aériens internationaux similaires.

2. Ces redevances ne sont pas plus élevées que celles imposées aux aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante exploitant des services aériens internationaux similaires.

3. Ces redevances sont justes, raisonnables et fondées sur des principes économiques solides.

Article 7. Transit direct

Les passagers, les bagages et les marchandises, y compris le courrier, en transit direct à travers le territoire de l'une des Parties et ne quittant pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet sont exonérés des droits de douane, impôts et autres taxes similaires.

Article 8. Reconnaissance des certificats et licences

1. La reconnaissance des certificats et des licences délivrés ou validés conformément à la législation et la réglementation d'une Partie contractante, y compris, dans le cas de la République d'Autriche, la législation et la réglementation de l'Union européenne, et en cours de validité sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus, si les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation de ces certificats et licences sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la Convention de Chicago.

2. Les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent aussi à une entreprise de transport aérien désignée par la République d'Autriche sur laquelle le contrôle réglementaire est exercé et maintenu par un autre État membre de l'Union européenne.

3. Chacune des Parties contractantes se réserve toutefois le droit de refuser de reconnaître comme valables, pour le survol de son territoire, les brevets d'aptitude et les licences validés ou délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante ou par tout autre État.

Article 9. Tarifs

1. Chaque Partie contractante permet à toute entreprise de transport aérien de fixer les tarifs des services de transport aérien réguliers en fonction de considérations commerciales du marché. L'intervention des Parties contractantes se limite à ce qui suit :

- a) la prévention de tarifs ou de pratiques excessivement discriminatoires ;
- b) la protection des consommateurs contre des tarifs déraisonnablement élevés ou déraisonnablement restrictifs du fait de l'abus d'une position dominante ou de pratiques concertées entre les transporteurs aériens ;
- c) la protection des entreprises de transport aérien contre des tarifs artificiellement bas, par suite de l'attribution directe ou indirecte d'aides publiques.

2. Il peut être exigé que les tarifs des services aériens internationaux réguliers entre les territoires des Parties contractantes soient notifiés.

Article 10. Représentation et activités commerciales

1. Les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties contractantes ont le droit :

- a) d'établir, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des bureaux pour la promotion des services de transport aérien et pour la vente de billets ainsi que, conformément à la législation de cette autre Partie contractante, les autres installations nécessaires pour la fourniture des services de transport aérien ;
- b) d'amener et de maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante, conformément à la législation de cette autre Partie contractante concernant l'entrée sur son territoire, la résidence et l'emploi, les membres du personnel dirigeant, commercial, technique et opérationnel et les autres membres du personnel spécialisé nécessaires pour la fourniture des services de transport aérien ;
- c) de vendre des services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, directement et, à leur discrétion, par l'intermédiaire d'agents.

2. Les autorités compétentes de chaque Partie contractante prennent toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce que les bureaux représentant les entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante puissent mener leurs activités de manière ordonnée.

3. Les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante ont le droit de vendre, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des prestations de transport et toute personne peut les acheter dans la monnaie dudit territoire ou en monnaies librement convertibles d'autres pays, conformément à la réglementation sur les changes en vigueur.

Article 11. Activités commerciales

1. Services d'assistance en escale

Sous réserve de la législation et de la réglementation de chaque Partie contractante, y compris, dans le cas de la République d'Autriche, du droit de l'Union européenne, chaque transporteur aérien désigné a le droit, sur le territoire de l'autre Partie contractante, de se charger lui-même des services d'assistance en escale (« auto-assistance ») ou, s'il le souhaite, de la confier en tout ou en partie à l'un des fournisseurs concurrents de services d'assistance en escale. Lorsque cette

législation et cette réglementation limitent ou empêchent l'auto-assistance ou la sélection de fournisseurs offrant des services d'assistance en escale, chaque entreprise de transport aérien désignée est traitée de façon non discriminatoire en ce qui concerne l'accès à l'auto-assistance et aux services d'assistance en escale assurés par un ou plusieurs fournisseurs.

2. Affrètement

Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont le droit d'exploiter les services convenus sur les itinéraires prévus avec des aéronefs (ou appareils et équipage) affrétés auprès d'une entreprise, y compris d'autres entreprises de transport aérien, à condition d'être autorisées à utiliser lesdits aéronefs (ou appareils et équipage) sur cette base par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Partage de codes

Dans le cadre de l'exploitation ou de la prestation des services visés par le présent Accord, les entreprises de transport aérien désignées par une Partie peuvent conclure des accords de coopération commerciale, tels que des accords de réservation de capacité ou des accords de partage de codes, avec :

- a) une ou plusieurs entreprises de transport aérien des Parties ;
- b) une ou plusieurs entreprises de transport aérien d'un pays tiers ;
- c) tout prestataire de transport de surface (terrestre ou maritime),

à condition que : i) le transporteur effectif détienne les droits de trafic correspondants ; ii) les transporteurs commerciaux détiennent les droits sous-jacents liés aux itinéraires ; iii) les accords répondent aux exigences en matière de sécurité et de concurrence normalement appliquées à de tels accords. En ce qui concerne la vente de services de transport de passagers comprenant un partage de codes, l'acheteur est informé au point de vente, ou en tout cas avant l'embarquement, des fournisseurs de transport qui exploiteront les différents secteurs du service.

Article 12. Conversion et transfert des recettes

Chaque Partie contractante accorde aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement vers son territoire d'origine des excédents des recettes sur les dépenses, conformément à la réglementation sur les changes en vigueur dans l'État sur le territoire duquel les recettes sont perçues. Les recettes des entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante sont converties conformément à la réglementation sur les changes en vigueur.

Article 13. Capacité et concurrence loyale

1. Chaque Partie contractante veille à assurer aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties la faculté d'exploiter les services convenus dans des conditions équitables et égales.

2. Chaque Partie contractante autorise chaque entreprise de transport aérien désignée à définir la fréquence et la capacité du service aérien international qu'elle souhaite offrir, en fonction des services convenus et des itinéraires spécifiés, sur la base de considérations d'ordre commercial relatives au marché. Conformément à ce droit, aucune Partie contractante ne limite le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou le ou les types d'aéronefs exploités

par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, sauf pour des raisons de douane, des motifs techniques, opérationnels ou écologiques dans des conditions uniformes respectant les dispositions de l'article 15 de la Convention.

3. Il peut être demandé aux entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties contractantes de soumettre leurs plans d'organisation des vols à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante au moins trente jours avant la date prévue de leur entrée en vigueur. La même procédure s'applique à toute modification de ces plans. Dans des cas particuliers, ce délai peut être réduit sous réserve du consentement desdites autorités.

4. Aucune des Parties contractantes ne permet à son ou à ses entreprises de transport aérien désignées, soit en conjonction avec une ou d'autres entreprises, soit séparément, d'utiliser sa position dominante sur le marché d'une manière susceptible d'affaiblir sérieusement un concurrent ou de l'exclure d'un itinéraire.

5. Les Parties contractantes n'accordent pas ou n'autorisent pas d'aides publiques pour leurs entreprises de transport aérien désignées d'une façon qui porterait atteinte à la concurrence loyale avec des entreprises de transport aérien de l'autre Partie dans la fourniture de services de transport aérien internationaux.

6. Lorsqu'une Partie contractante octroie des aides publiques à une entreprise de transport aérien désignée pour les services exploités au titre du présent Accord, elle exige que ladite entreprise définisse clairement ces aides et les séparent dans ses comptes.

7. Si une Partie contractante a des raisons de craindre que ses entreprises de transport aérien désignées fassent l'objet de discriminations ou de pratiques déloyales, ou que des aides envisagées ou fournies par l'autre Partie contractante porteraient atteinte ou portent atteinte à la concurrence loyale avec des entreprises de transport aérien de la première Partie contractante dans la fourniture de services de transport aérien internationaux, les autorités aéronautiques de cette Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations débutent dans un délai de trente jours à compter de la date de réception de la demande de l'une ou l'autre des Parties.

Article 14. Sécurité

1. Chaque Partie contractante peut, à tout moment, demander des consultations à propos des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante dans tous les domaines relatifs aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation. Ces consultations se tiennent dans un délai de trente jours à compter de la date de la demande.

2. Si, à l'issue de ces consultations, une Partie contractante constate que l'autre Partie contractante n'applique pas efficacement dans un quelconque domaine des normes et conditions de sécurité au moins aussi rigoureuses que les normes minimales établies déjà en vigueur en vertu de la Convention, l'autre Partie contractante est informée de ces constatations ainsi que des mesures jugées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales et prend les mesures correctives appropriées à cet effet. L'incapacité de cette autre Partie contractante de prendre les mesures appropriées dans les quinze jours, ou toute période plus longue convenue, constitue un motif pour l'application du paragraphe 5 de l'article 3 du présent Accord (Désignation et révocation).

3. Nonobstant les obligations visées à l'article 33 de la Convention, il est entendu que tout aéronef exploité par les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante peut, lorsqu'il se trouve dans les limites du territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'une inspection par des représentants autorisés de l'autre Partie contractante, à bord et à l'extérieur de l'aéronef, pour vérifier la validité de ses documents et de ceux de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de ses équipements (inspection dénommée dans le présent article « inspection sur l'aire de trafic »), à condition que cela ne provoque pas de retard excessif.

4. Si une inspection ou une série d'inspections sur l'aire de trafic suscitent :

- a) de sérieuses préoccupations du fait que l'aéronef ou son exploitation n'est pas conforme aux normes principales appliquées à cette époque, conformément à la Convention,
- b) de sérieuses préoccupations quant à l'insuffisance d'entretien et d'application correcte des normes de sécurité en vigueur à cette époque, conformément à la Convention,

la Partie contractante qui procède à la vérification est en mesure, aux fins de l'article 33 de la Convention, de conclure que les conditions dans lesquelles le certificat ou les licences de l'aéronef en question ou de son équipage ont été délivrés ou validés ou que les conditions de son exploitation ne respectent pas les normes minimales fixées conformément à la Convention.

5. Si le représentant de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes refuse l'accès à un aéronef exploité par ou au nom de cette entreprise ou de ces entreprises de transport aérien aux fins d'inspection sur l'aire de trafic conformément au paragraphe 3 du présent article, l'autre Partie contractante peut en déduire que de graves problèmes du type mentionné dans le paragraphe 4 du présent article se posent et en tirer les conclusions mentionnées dans ledit paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement les autorisations d'exploitation délivrées à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie si elle conclut, à la suite d'une inspection ou d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, à un refus d'accès aux fins d'une telle inspection, de consultations ou d'autres éléments, qu'il est nécessaire d'agir immédiatement dans l'intérêt de la sécurité de l'exploitation aérienne.

7. Les mesures prises par l'une des Parties contractantes conformément aux dispositions énoncées aux paragraphes 2 ou 6 du présent article sont levées dès que les motifs pour lesquels elles ont été prises ont disparu.

8. En cas de désignation par la République d'Autriche d'une entreprise de transport aérien dont le contrôle réglementaire est exercé par un autre État membre de l'Union européenne, les droits de l'autre Partie contractante en vertu du présent article s'appliquent également à l'adoption, à l'exercice ou au respect des normes de sécurité par cet autre État membre de l'Union européenne, et à l'autorisation d'exploitation de l'entreprise de transport aérien en question.

Article 15. Sûreté

1. Conformément à leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leurs obligations respectives de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite font partie intégrante du présent Accord.

2. Les Parties contractantes se conforment, en particulier, aux dispositions :

- a) de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963 ;
 - b) de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970 ;
 - c) de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971 ;
 - d) du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988 ;
 - e) de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, signée à Montréal le 1^{er} mars 1991 ;
- et de toute autre convention multilatérale régissant le domaine de l'aviation ayant force obligatoire pour les deux Parties contractantes.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux normes de sûreté aérienne fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention ; dans la mesure où lesdites dispositions s'appliquent aux Parties contractantes, elles exigent des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur leur territoire ou, dans le cas de la République d'Autriche, des exploitants d'aéronefs établis sur son territoire en vertu des Traités de l'Union européenne et titulaires de licences d'exploitation valides conformément au droit de l'Union européenne, et des exploitants des aéroports se trouvant sur leur territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sûreté aérienne.

4. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

5. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs sont tenus d'observer, pour le départ ou pendant leur séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante, les dispositions en matière de sûreté aérienne conformes à la législation en vigueur dans ce pays, y compris, dans le cas de la République d'Autriche, le droit de l'Union européenne.

6. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour la protection des aéronefs et l'inspection des passagers, de l'équipage, des bagages à main, des bagages, des marchandises et des provisions à bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement.

7. En cas d'incident ou de menace entraînant la capture illicite d'aéronefs civils ou en cas d'autres actes illicites dirigés contre la sûreté de ces aéronefs, de leurs passagers et équipages, d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées visant à mettre fin de manière rapide et sûre à cet incident ou cette menace.

8. Lorsqu'une Partie contractante a des raisons légitimes de penser que l'autre Partie contractante ne s'est pas conformée aux dispositions de sûreté aérienne visées dans le présent article, les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. À défaut d'accord satisfaisant dans un délai d'un mois suivant la date de ladite demande, il peut être fait

application du paragraphe 5 de l'article 3 du présent Accord (Désignation et révocation). En cas d'urgence grave, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai d'un mois.

Article 16. Fourniture de statistiques

Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, si celles-ci en font la demande, les statistiques qui peuvent être raisonnablement demandées aux fins d'information, sous réserve de la législation et de la réglementation de chaque Partie contractante.

Article 17. Consultations

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante se consultent de temps à autre, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, afin d'assurer une coopération étroite concernant toutes les questions relatives à l'interprétation et à l'application du présent Accord.

2. Ces consultations débutent dans les soixante jours suivant la date de réception de la demande présentée par l'une des Parties contractantes.

Article 18. Modifications

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut à tout moment demander des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations (qui peuvent être préparées par voie de discussion entre les autorités aéronautiques) débutent dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande, à moins que les deux Parties contractantes ne conviennent de prolonger ce délai.

2. Les modifications ainsi convenues sont approuvées par chacune des Parties contractantes et entrent en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit la date à laquelle les deux Parties contractantes se sont notifiées, par échange de notes diplomatiques, l'accomplissement des formalités nécessaires à son entrée en vigueur, conformément à leur droit interne.

3. Des modifications de l'annexe au présent Accord peuvent être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes ; elles entrent en vigueur après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

4. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes devient partie à un accord multilatéral portant sur des questions faisant l'objet du présent Accord, les Parties contractantes se consultent afin de déterminer si le présent Accord devrait être révisé afin de tenir compte de l'accord multilatéral.

Article 19. Règlement des différends

1. En cas de différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord entre les Parties contractantes, celles-ci s'efforcent d'abord de le régler par voie de négociation.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend pour décision à un arbitre ou, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, le différend peut être soumis pour décision à un tribunal

composé de trois arbitres, dont un est désigné par chacune des Parties contractantes et le troisième par les deux premiers.

3. Chacune des Parties contractantes nomme son arbitre dans les soixante jours qui suivent la date de la réception par l'autre Partie contractante d'une notification transmise par la voie diplomatique, demandant un arbitrage du différend par le tribunal en question, et le troisième arbitre est désigné au cours d'une nouvelle période de soixante jours.

4. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son arbitre dans le délai prescrit, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon le cas. Dans de tels cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un État tiers ; il agit en qualité de président du tribunal et détermine le lieu de l'arbitrage. Si le président est ressortissant de l'une des Parties contractantes, le vice-président le plus ancien dans ses fonctions, et qui n'est pas récusé pour une raison identique, procède à la désignation. Le tribunal arbitral statue à la majorité des voix.

5. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent Article.

6. Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue en application du paragraphe 2 du présent Article, l'autre Partie contractante peut, tant que subsiste le défaut, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut ou à l'entreprise de transport aérien désignée en défaut.

7. Chaque Partie contractante prend à sa charge les frais de l'arbitre qu'elle désigne. Les autres frais du tribunal sont répartis à parts égales entre les Parties contractantes, y compris tous frais engagés par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale dans le cadre des procédures visées au paragraphe 4 du présent article.

Article 20. Dénonciation

1. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit et par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. Dans ce cas, l'Accord prend fin douze mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf si cette notification de dénonciation est retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. Si l'autre Partie contractante omet d'en accuser réception, la notification est réputée avoir été reçue quatorze jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21. Enregistrement

Le présent Accord et toutes ses modifications sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 22. Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit la date à laquelle les deux Parties contractantes se sont notifié par échange de notes diplomatiques

l'accomplissement des formalités nécessaires à son entrée en vigueur, conformément à leur droit interne. À l'entrée en vigueur du présent Accord, l'Accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement de la République fédérale autrichienne et le Gouvernement de la République socialiste démocratique de Sri Lanka, conclu à Colombo le 15 février 1978, cesse d'être en vigueur.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire à Vienne, le 1^{er} juillet 2016, en langues allemande et anglaise, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence dans l'interprétation du présent Accord, le texte anglais prévaut.

Pour le Gouvernement fédéral autrichien :

MICHAEL LINHART

Pour le Gouvernement de la République socialiste démocratique de Sri Lanka :

PRIYANI WIJESKARA

ANNEXE

Section I :

A. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par la République d'Autriche ont le droit d'exploiter des services aériens réguliers dans les deux sens sur les itinéraires suivantes : Points d'origine	Points intermédiaires	Points de destination	Points au-delà
Points en République d'Autriche	Tous points	Points en République socialiste démocratique de Sri Lanka	Tous points

B. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par la République socialiste démocratique de Sri Lanka ont le droit d'exploiter des services aériens réguliers dans les deux sens sur les itinéraires suivants :

Points d'origine	Points intermédiaires	Points de destination	Points au-delà
Points en République socialiste démocratique de Sri Lanka	Tous points	Points en République d'Autriche	Tous points

Section II :

L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par chacune des Parties contractantes peuvent desservir des points intermédiaires et des points situés au-delà sans exercer de droits de trafic de cinquième liberté.

Ces droits de cinquième liberté peuvent toutefois être exercés avec l'accord préalable des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Section III :

L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante peuvent, lors de tout vol, ne pas faire escale en tout point intermédiaire des itinéraires ci-dessus ou en tout point situé au-delà à condition que les services convenus sur cet itinéraire aient leur point de départ et leur point d'arrivée sur le territoire de la Partie contractante qui l'a désignée.