

No. 58191*

**Austria
and
United Arab Emirates**

Air Services Agreement between the Austrian Federal Government and the Government of the United Arab Emirates (with annex). Vienna, 4 July 2023

Entry into force: *1 March 2024, in accordance with article 23*

Authentic texts: *Arabic, English and German*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Austria, 9 April 2024*

**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
Émirats arabes unis**

Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement fédéral autrichien et le Gouvernement des Emirats Arabes Unis (avec annexe). Vienne, 4 juillet 2023

Entrée en vigueur : *1^{er} mars 2024, conformément à l'article 23*

Textes authentiques : *arabe, anglais et allemand*

Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies : *Autriche, 9 avril 2024*

**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.*

الجزء الثالث:

يجوز لشركات النقل الجوي لكلا الطرفين على أي أو جميع الرحلات الجوية وحسب اختيارهم:

(أ) تسيير رحلات في أي من الاتجاهين أو كلاهما ؛

(ب) الجمع بين أرقام الرحلات المختلفة في عملية واحدة للطائرة ؛

(ج) يخدم النقاط الوسيطة وما بعدها ، كما هو محدد في القسم الأول من هذا الملحق ، والنقاط الموجودة في أراضي الأطراف في أي مجموعة وبأي ترتيب ؛

(د) حذف التوقف في أي نقطة أو نقاط ؛

(هـ) نقل الحركة من أي من طائراتها إلى أي طائرة أخرى في أي وقت.

(و) التوقف في أي نقطة سواء داخل أراضي أي من الطرفين أو خارجها ؛

(ز) نقل المرور العابر عبر أراضي الطرف الآخر ؛ و

(ح) الجمع بين حركة المرور على نفس الطائرة بغض النظر عن مكان انطلاق هذه الحركة.

المرفق

الجزء الأول:

أ. يحق لشركة (شركات) الطيران المعنية من قبل دولة الإمارات العربية المتحدة تشغيل خدمات جوية مجدولة في كلا الاتجاهين على المسارات المحددة فيما يلي:

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
أي نقطة في دولة الإمارات العربية المتحدة	أي نقاط	أي نقاط في النمسا الاتحادية	أي نقاط

ب. يحق لشركة (شركات) الطيران المعنية من قبل جمهورية النمسا تشغيل خدمات جوية منتظمة في كلا الاتجاهين على المسارات المحددة فيما يلي:

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
أي نقاط في النمسا الاتحادية	أي نقاط	أي نقطة في دولة الإمارات العربية المتحدة	أي نقاط

الجزء الثاني:

أي نقاط وسيطة وأية نقاط خارجها يمكن أن تخدمها شركة (شركات) الطيران المعنية لكل طرف متعاقد دون ممارسة حقوق الحرية الخامسة.

يمكن أن يتم الاتفاق على ممارسة حقوق النقل للحرية الخامسة من قبل سلطات الطيران للطرفين المتعاقدين.

المادة 23

دخول حيز النفاذ

تصبح هذه الاتفاقية سارية المفعول مؤقتاً بعد ثلاثين (30) يوماً من تاريخ التوقيع.

تدخل هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في اليوم الأول من الشهر الثاني الذي يلي الشهر الذي انتهى فيه الطرفان المتعاقدان من إخطار بعضهما البعض عن طريق تبادل المذكرات الدبلوماسية بأن متطلبات دخولها حيز التنفيذ بموجب الإجراءات القانونية الخاصة بكل منهما تم الوفاء به.

يتم إنهاء اتفاقية النقل الجوي بين الحكومة الاتحادية النمساوية وحكومة الإمارات العربية المتحدة ، الموقعة في 23 مايو 1990 ، وتحل محلها هذه الاتفاقية في تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ.

وإثباتاً لذلك ، قام المفوضون الموقعون أدناه ، المفوضون حسب الأصول من قبل الحكومات المعنية ، بتوقيع هذه الاتفاقية.

حررت من نسختين في فيينا هذا اليوم الرابع من يوليو ، 2023 باللغات الألمانية والعربية والإنجليزية ، وجميع النصوص متساوية في الحجية. في حالة وجود اختلافات في تفسير أحكام هذه الاتفاقية ، يسود النص الإنجليزي.

عن حكومة النمسا الاتحادية

عن حكومة دولة الامارات العربية المتحدة

بيتر لاونسكي-تيفنتال

حمد علي الكعبي

(Peter Launsky-Tieffenthal)

(Hamad Ali Al Kaabi)

- 6 . في حالة عدم امتثال أي من الطرفين المتعاقدين لأي قرار صادر بموجب الفقرة 2 من هذه المادة وطالما ، يجوز للطرف المتعاقد الآخر تقييد أو تعليق أو إلغاء أي حقوق أو امتيازات كان قد منحها للطرف المتعاقد بموجب هذه الاتفاقية في الافتراضي أو إلى شركة طيران معينة بشكل افتراضي.
- 7 . يتم تقاسم نفقات هيئة التحكيم ، بما في ذلك أتعاب ونفقات المحكمين ، بالتساوي من قبل الأطراف المتعاقدة. تعتبر أي نفقات يتكبدها رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي فيما يتعلق بإجراءات الفقرة 4 من هذه المادة جزءاً من نفقات هيئة التحكيم.

المادة 21

إنهاء الاتفاقية

- 1 . يجوز لكل طرف متعاقد ، في أي وقت ، إرسال إخطار كتابي من خلال القنوات الدبلوماسية إلى الطرف المتعاقد الآخر بقراره إنهاء هذه الاتفاقية. يجب إرسال هذا الإشعار في نفس الوقت إلى منظمة الطيران المدني الدولي.
- 2 . في مثل هذه الحالات ، تنتهي الاتفاقية بعد اثني عشر (12) شهراً من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للإخطار ، ما لم يتم سحب إشعار الإنهاء بالاتفاق المتبادل قبل انتهاء هذه الفترة. في حالة عدم وجود إشعار بالاستلام من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، يعتبر الإخطار قد تم استلامه بعد أربعة عشر (14) يوماً من استلام منظمة الطيران المدني الدولي للإخطار.

المادة 22

التسجيل

تسجل هذه الاتفاقية وتعديلاتها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

تبادل المذكرات الدبلوماسية بأن متطلبات تم الوفاء بدخولها حيز التنفيذ بموجب الإجراءات القانونية الخاصة بكل منهما.

3. التعديلات على ملحق هذه الاتفاقية يمكن الاتفاق عليها مباشرة بين سلطات الطيران للطرفين المتعاقدين وتدخل حيز التنفيذ عند تأكيدها بتبادل المذكرات الدبلوماسية.

المادة 20

تسوية المنازعات

1. إذا نشأ أي نزاع بين الأطراف المتعاقدة فيما يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية ، يجب على الأطراف المتعاقدة في المقام الأول السعي لتسويته عن طريق التفاوض.
2. إذا أخفقت الأطراف المتعاقدة في التوصل إلى تسوية عن طريق التفاوض ، فيجوز لها أن تتفق على إحالة النزاع إلى محكم للبت فيه ، أو يجوز تقديم النزاع بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين للبت فيه أمام هيئة التحكيم المكونة من ثلاثة محكمين ، واحد يتم ترشيحه من قبل كل طرف متعاقد والثالث يعينه الطرفان المرشحان.
3. يجب على كل طرف متعاقد تسمية محكم خلال فترة ستين (60) يوماً من تاريخ استلام أي من الطرفين المتعاقدين من الطرف الآخر لإشعار من خلال القنوات الدبلوماسية يطلب التحكيم في النزاع ، ويتم تعيين المحكم الثالث في غضون فترة ستين (60) يوماً أخرى.
4. إذا فشل أي من الطرفين المتعاقدين في ترشيح محكم خلال الفترة المحددة أو لم يتم تعيين المحكم الثالث خلال الفترة المحددة ، يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي تعيين محكم أو المحكمين كما تتطلب القضية. في مثل هذه الحالة ، يجب أن يكون المحكم الثالث من رعايا دولة ثالثة ويعمل كرئيس لهيئة التحكيم ويحدد المكان الذي سيعقد فيه التحكيم. إذا اعتبر الرئيس أنه مواطن من دولة ، ولا يمكن اعتباره محايداً فيما يتعلق بالنزاع ، فإن نائب الرئيس الأقدم الذي لم يتم استبعاده على هذا الأساس يجب أن يقوم بالتعيينات. تتوصل هيئة التحكيم إلى قرارها بأغلبية الأصوات.
5. تتعهد الأطراف المتعاقدة بالامتنثال لأي قرار صادر بموجب الفقرة 2 من هذه المادة.

المادة 17

توفير الإحصاء

يجب على سلطات الطيران في أحد الأطراف المتعاقدة أن تزود سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر ، بناءً على الطلب، بإحصاءات حركة المرور التي تم رفعها من أراضي ذلك الطرف المتعاقد الآخر والتي تم تفرغها في أراضي ذلك الطرف المتعاقد الآخر لأغراض المعلومات وفقاً لقوانين وأنظمة كل متعاقد.

المادة 18

التشاور

1. تتشاور سلطات الطيران في كل طرف متعاقد فيما بينها من وقت لآخر ، من أجل ضمان التعاون الوثيق فيما يتعلق بجميع القضايا المتعلقة بتفسير وتطبيق هذه الاتفاقية ، بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين.
2. تبدأ هذه المشاورات في غضون ستين (60) يوماً من تاريخ طلب أحد الأطراف المتعاقدة ، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.

المادة 19

التعديلات

1. إذا رأى أي من الطرفين المتعاقدين أنه من المرغوب فيه تعديل أي حكم من أحكام هذه الاتفاقية ، فيجوز له في أي وقت طلب إجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر ويجب أن تبدأ هذه المشاورات (التي قد تكون من خلال المناقشات بين سلطات الطيران) في غضون ستين (60) يوماً من تاريخ الطلب ، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على تمديد هذه الفترة.
2. يجب الموافقة على التعديلات المتفق عليها من قبل كل طرف متعاقد وتدخل حيز التنفيذ في اليوم الأول من الشهر الثاني ، بعد الشهر الذي أبلغ فيه الطرفان المتعاقدان بعضهما البعض عن طريق

المادة 15

الجوانب المجتمعية

1. تؤكد الأطراف من جديد التزامها ، وفقا لالتزاماتها الناشئة عن عضوية منظمة العمل الدولية ، وإعلان منظمة العمل الدولية بشأن المبادئ والحقوق الأساسية في العمل ومتابعتها ، الذي اعتمدته مؤتمر العمل الدولي في دورته السادسة والثمانين في عام 1998 ، لاحترام وتعزيز وتنفيذ وتطبيق الحقوق والمبادئ الأساسية في العمل بشكل فعال ، في حدود تصديقات كل منها.
2. يعمل الطرفان من خلال قوانينهما ولوائحهما وممارساتهما على تعزيز مستويات عالية من الحماية في مجال العمل والمجال الاجتماعي لقطاع الطيران المدني.

المادة 16

حماية البيئة

1. تؤيد الأطراف المتعاقدة الحاجة إلى حماية البيئة من خلال تعزيز التنمية المستدامة للطيران.
2. تتفق الأطراف المتعاقدة فيما يتعلق بالعمليات بين أقاليمها على تنفيذ قواعد منظمة الطيران المدني الدولي والممارسات الموصى بها (SARPs) الواردة في الملحق 16 وسياسة الايكو الحالية وتوجيهاتها بشأن حماية البيئة.
3. تقر الأطراف المتعاقدة بأهمية العمل معا وضمن إطار المناقشات متعددة الأطراف بشأن مسائل حماية البيئة.

4. يقدم الطرفان المتعاقدان عند الطلب كل المساعدة اللازمة لبعضهما البعض لمنع أعمال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغيرها من الأعمال غير القانونية ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات ومرافق الملاحة الجوية وأي تهديد آخر لأمن الطيران المدني.
5. يوافق كل طرف متعاقد على أنه يتعين على مشغلي الطائرات أن يراعوا ، للمغادرة أو أثناء وجودهم في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، أحكام أمن الطيران بما يتوافق مع القانون الساري في الدولة ، بما في ذلك ، في حالة جمهورية النمسا ، قانون الاتحاد الأوروبي.
6. يجب على كل طرف متعاقد أن يضمن تطبيق التدابير المناسبة بشكل فعال داخل أراضيها لحماية الطائرة وفحص الركاب والطاقم والأشياء المحمولة وإجراء الفحوصات الأمنية المناسبة للأمتعة والبضائع ومخازن البريد والطائرات قبل وأثناء الصعود أو التحميل.
7. كما يجب على كل طرف متعاقد أن ينظر بعين العطف إلى أي طلب من الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ تدابير أمنية خاصة معقولة لمواجهة تهديد معين.
8. عند وقوع حادثة أو تهديد بوقوع حادثة الاستيلاء غير القانوني على طائرات مدنية أو غيرها من الأعمال غير القانونية ضد سلامة هذه الطائرات أو ركابها وطاقمها أو المطارات أو مرافق الملاحة الجوية ، يجب على الأطراف المتعاقدة مساعدة بعضها البعض من خلال تسهيل الاتصالات وغير ذلك من الإجراءات المناسبة. تدابير تهدف إلى الإنهاء السريع والأمن لمثل هذا الحادث أو التهديد.
9. عندما يكون لدى طرف متعاقد أسباب معقولة للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر قد خرج عن أحكام أمن الطيران الواردة في هذه المادة ، يجوز لسلطات الطيران في ذلك الطرف المتعاقد أن تطلب إجراء مشاورات فورية مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر. يجب أن تبدأ هذه المشاورات في غضون خمسة عشر (15) يوماً من استلام مثل هذا الطلب من أي من الطرفين المتعاقدين. يشكل عدم التوصل إلى اتفاق مرضٍ خلال خمسة عشر (15) يوماً من تاريخ هذا الطلب أساساً لتطبيق الفقرة 5 من المادة 3 من هذه الاتفاقية (التعيين والإلغاء). إذا اقتضت حالة طارئة خطيرة ، يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين اتخاذ إجراء مؤقت قبل انقضاء فترة شهر.

المادة 14

أمن الطيران

1. تماشياً مع حقوقهم والتزاماتهم بموجب القانون الدولي ، يؤكد الطرفان المتعاقدان أن التزامهما تجاه بعضهما البعض لحماية أمن الطيران المدني من أعمال التدخل غير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية.
2. تعمل الأطراف المتعاقدة على وجه الخصوص بما يتوافق مع أحكام:
 - أ) المعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات ، الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963م.
 - ب) معاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي في 16 ديسمبر 1970م.
 - ج) معاهدة قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني ، الموقعة في مونتريال في 23 سبتمبر 1971م.
 - د) بروتوكول قمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي ، الموقع في مونتريال في 24 فبراير 1988م ؛
 - هـ) معاهدة تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها ، الموقعة في مونتريال في 1 آذار / مارس 1991م؛

وأي اتفاق آخر متعدد الأطراف يحكم أمن الطيران ملزم لكلا الطرفين المتعاقدين.

3. يتصرف الطرفان المتعاقدان ، في علاقتهما المتبادلة ، بما يتفق مع أحكام أمن الطيران التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة كملحقات لاتفاقية شيكاغو إلى المدى الذي تكون فيه هذه الأحكام الأمنية قابلة للتطبيق على الأطراف المتعاقدة. يجب عليهم أن يطلبوا من مشغلي الطائرات المسجلين أو مشغلي الطائرات التي يكون مكان عملهم الرئيسي أو إقامتهم الدائمة في أراضي الأطراف المتعاقدة أو ، في حالة جمهورية النمسا ، مشغلي الطائرات التي تم إنشاؤها في الأراضي بموجب معاهدات الاتحاد الأوروبي ولديها تراخيص تشغيل سارية وفقاً لقانون الاتحاد الأوروبي ، ويتصرف مشغلو المطارات في أراضيهم وفقاً لأحكام أمن الطيران هذه.

- الطائرة ووثائق طاقمها والحالة الظاهرة للطائرة ومعداتتها (تسمى "فحص المنحدر") ، بشرط ألا يؤدي ذلك إلى تأخير غير معقول.
4. إذا أدى أي تفتيش منحدر أو سلسلة من عمليات التفتيش المنحدر إلى:
- (أ) مخاوف جدية من أن الطائرة أو تشغيلها لا يتوافق مع الحد الأدنى من المعايير الموضوعية في ذلك الوقت وفقاً للاتفاقية ، أو
- (ب) مخاوف جدية من عدم وجود صيانة وإدارة فعالة لمعايير السلامة الموضوعية في ذلك الوقت عملاً بالاتفاقية ،
- يجب أن يكون للطرف المتعاقد الذي يقوم بالتفتيش ، لأغراض المادة 33 من المعاهدة ، الحرية في استنتاج أن المتطلبات التي بموجبها تم إصدار الشهادة أو التراخيص فيما يتعلق بتلك الطائرة أو فيما يتعلق بطاقم تلك الطائرة أو أصبحت صالحة ، أو أن المتطلبات التي يتم بموجبها تشغيل تلك الطائرة ، لا تساوي أو تتجاوز الحد الأدنى من المعايير الموضوعية وفقاً للمعاهدة.
5. في حالة رفض ممثل عن شركة الطيران أو الخطوط الجوية هذه الدخول لغرض إجراء تفتيش منحدر لطائرة يتم تشغيلها بواسطة أو نيابة عن شركة الطيران أو الخطوط الجوية التابعة لطرف متعاقد واحد وفقاً للفقرة 3 من هذه المادة ، للطرف المتعاقد الآخر الحرية في استنتاج وجود مخاوف جدية من النوع المشار إليه في الفقرة 4 من هذه المادة واستخلاص النتائج المشار إليها في تلك الفقرة.
6. يحتفظ كل طرف متعاقد بالحق في تعليق أو تغيير تصريح التشغيل الخاص بشركة طيران أو شركات طيران تابعة للطرف المتعاقد الآخر فوراً في حال خلص الطرف المتعاقد الأول ، سواء نتيجة لتفتيش المنحدر ، إلى سلسلة من عمليات تفتيش المنحدر ، رفض الوصول لفحص المنحدر أو التشاور أو غير ذلك ، أن الإجراء الفوري ضروري لسلامة عمليات شركة الطيران.
7. يجب وقف أي إجراء يتخذه طرف متعاقد واحد وفقاً للفقرتين 2 أو 6 أعلاه بمجرد زوال أساس اتخاذ هذا الإجراء عن الوجود.
8. عندما عينت جمهورية النمسا شركة طيران تمارس الرقابة التنظيمية عليها وتحافظ عليها من قبل دولة عضو في الاتحاد الأوروبي ، فإن حقوق الطرف المتعاقد الآخر بموجب هذه المادة تنطبق بالتساوي فيما يتعلق باعتماد أو ممارسة أو الحفاظ على معايير السلامة من خلال أي من الدولتين وفيما يتعلق بترخيص تشغيل شركة الطيران تلك.

4. لا يسمح أي من الطرفين المتعاقدين لشركة الطيران أو شركات الطيران المعنية ، سواء بالاشتراك مع أي شركة طيران أو خطوط جوية أخرى أو بشكل منفصل ، بإساءة استخدام القوة السوقية بطريقة كان لها أو يحتمل أو تهدف إلى إضعاف منافس بشدة أو استبعاد منافس. من طريق محدد بموجب هذه الاتفاقية.
5. يتعين على كل طرف متعاقد اتخاذ جميع الإجراءات المناسبة داخل ولاياته القضائية للقضاء على جميع أشكال التمييز والممارسات المضادة للمنافسة أو الافتراض في ممارسة الحقوق والاستحقاقات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

المادة 13

سلامة الطيران

1. يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب إجراء مشاورات في أي وقت بشأن معايير السلامة في أي منطقة تتعلق بأطقم الطائرات أو الطائرات أو تشغيلها التي يعتمدها الطرف المتعاقد الآخر. يجب أن تتم هذه المشاورات في غضون ثلاثين (30) يومًا من هذا الطلب.
2. إذا وجد أحد الأطراف المتعاقدة ، بعد هذه المشاورات ، أن الطرف المتعاقد الآخر لا يحافظ ولا يدير بشكل فعال معايير السلامة في أي منطقة من هذا القبيل تكون على الأقل مساوية للحد الأدنى من المعايير الموضوعة في ذلك الوقت وفقًا للمعاهدة ، يجب على الطرف المتعاقد الأول إخطار الطرف المتعاقد الآخر بتلك النتائج والخطوات التي تعتبر ضرورية للتوافق مع تلك المعايير الدنيا ، وأن الطرف المتعاقد الآخر يجب أن يتخذ الإجراءات التصحيحية المناسبة. يعتبر فشل الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ الإجراء المناسب في غضون خمسة عشر (15) يومًا أو أي فترة أطول حسبما يتفق عليه ، سببًا لتطبيق الفقرة 5 من المادة 3 (التعيين والإلغاء) من هذه الاتفاقية.
3. صرف النظر عن الالتزامات المذكورة في المادة 33 من المعاهدة ، من المتفق عليه أنه يجوز لأي طائرة تشغيلها شركات النقل الجوي المعنية لطرف متعاقد واحد على خدمات إلى أو من أراضي الطرف المتعاقد الآخر ، أثناء وجودها داخل أراضي الطرف المتعاقد الآخر ، أن تخضع لفحص من قبل الممثلين المفوضين للطرف المتعاقد الآخر ، على متن الطائرة وحولها للتحقق من صحة وثائق

للنقل الجوي والنقل متعدد الوسائط مجتمعين ، شريطة أن يتم إبلاغ الركاب والشاحنين بمقدمي النقل المعنيين.

7. خدمة الطائرات أو صيانتها أو إصلاحها

يحق لكل شركة نقل جوي معينة تقديم خدماتها أو صيانتها أو إصلاحها للطائرات في أراضي الطرف المتعاقد الآخر أو بخلاف ذلك التعاقد على هذه الخدمات ، كلياً أو جزئياً ، حسب اختيارها ، مع أي من الموردين مرخص لها بتقديم مثل هذه الخدمات ومرخصة في المطارات المحددة. ويمكن أيضاً إجراء الصيانة وتصحيح العيوب لشركات الطيران بحيث تكون:

(أ) جهة تمتلك الأغلبية في الآخر ، أو

(ب) جهة تمتلك أغلبية في كل منهما.

المادة 12

المبادئ التي تحكم عمليات الخدمات المتفق عليها

1. يسمح كل طرف متعاقد بفرص عادلة ومتساوية لشركات الطيران المعنية من كلا الطرفين المتعاقدين للتنافس بحرية في توفير النقل الجوي الدولي الذي تحكمه هذه الاتفاقية.
2. يسمح كل طرف متعاقد لكل شركة طيران معينة بتحديد وتيرة وسعة الخدمات المتفق عليها التي تقدمها على المسارات المحددة بناءً على اعتباراتها التجارية في السوق على النحو المتفق عليه من وقت لآخر بين سلطات الطيران لكلا الطرفين المتعاقدين. تمثيلاً مع هذا الحق ، لا يجوز لأي طرف متعاقد أن يحد من جانب واحد من حجم حركة المرور أو تواتر أو انتظام الخدمة أو نوع أو أنواع الطائرات التي تشغلها شركات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، باستثناء ما قد يكون مطلوباً للجمارك والتقنية والتشغيلية. أو أسباب تتعلق بسلامة إدارة الحركة الجوية أو حماية البيئة أو الصحة في ظل ظروف موحدة تتفق مع المادة 15 من الاتفاقية.
3. قد يُطلب من شركات الطيران المعنية من قبل طرف متعاقد تقديم جداول رحلاتها للموافقة عليها إلى سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر قبل ثلاثين (30) يوماً على الأقل من التاريخ المقترح لتقديمها. ينطبق نفس الإجراء على أي تعديل لها. في حالات خاصة يمكن تخفيض هذه المهلة بموافقة السلطات المذكورة.

4. التأجير

وفقاً للقوانين واللوائح الوطنية ذات الصلة لكلا الطرفين المتعاقدين ، يحق لشركات الطيران المعنية لكل طرف متعاقد تقديم الخدمات المتفق عليها باستخدام طائرة مع أو بدون طاقم مؤجر من أي مؤجر ، بما في ذلك من دول ثالثة ، شريطة أن يكون جميع المشاركين في هذه الترتيبات يستوفون الشروط المنصوص عليها في القوانين واللوائح التي تطبقها عادة الأطراف المتعاقدة في مثل هذه الترتيبات.

5. المشاركة بالرمز

أثناء تشغيل أو إيقاف الخدمات بموجب هذه الاتفاقية ، يجوز لأي شركة طيران معينة تابعة لطرف متعاقد الدخول في ترتيبات تسويق تعاوني ، مثل ترتيبات المشاركة بالرمز مع:

(أ) أي ناقل جوي أو ناقل تابع للأطراف المتعاقدة. و

(ب) أي ناقل جوي أو ناقل لدولة ثالثة. و

(ج) أي مزود نقل سطحي (بري أو بحري)،

شريطة أن (1) تمتلك جميع شركات النقل المعنية السلطة المناسبة من حيث حقوق التوجيه أو حقوق المرور، و (2) يجب إبلاغ المشتري في نقطة البيع ، أو في أي حال قبل الصعود إلى الطائرة بجميع الترتيبات التي يجب إستفائها فيما يتعلق بالمشاركة في الرمز والخاصة بنقل الركاب وعن جميع مزودي النقل الذين سيشغلون كل قطاع من قطاعات الخدمة.

يجوز للناقل الجوي (أو الناقلون) المعين من كل طرف متعاقد أن يقدم أيضاً خدمات مشاركة الرمز بين أي نقطة (نقاط) في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، بشرط أن يتم تشغيل هذه الخدمات من قبل ناقل جوي أو ناقل (ناقلون) يمتلكون الرخصة للتشغيل.

يجوز لشركات التسويق ممارسة حقوق التوقف على أي خدمات مشتركة بالرمز.

6. النقل المتعدد الوسائط

مع مراعاة قوانين وأنظمة كل طرف متعاقد ، يُسمح لشركات النقل الجوي المعنية لكل طرف متعاقد باستخدام ، فيما يتعلق بالنقل الجوي ، أي نقل متعدد الوسائط إلى أو من أي نقاط في أراضي الأطراف المتعاقدة أو البلدان الثالثة. قد تختار شركات الطيران إجراء النقل متعدد الوسائط الخاص بها أو توفيره من خلال الترتيبات ، بما في ذلك مشاركة الرمز ، مع وسائط النقل الأخرى. يمكن تقديم هذه الخدمات متعددة الوسائط كخدمة من خلال الخدمة وبسعر واحد

2. البيع وتحويل الأموال والإيرادات.

(أ) يجوز لأي ناقل جوي لكل طرف متعاقد أن يشترك في بيع خدمات النقل الجوي والخدمات المساعدة ذات الصلة في أراضي الطرف المتعاقد الآخر بشكل مباشر و / أو حسب تقديره ، من خلال وكلاء المبيعات التابعين له ، وسطاء آخرين يعينهم الناقل الجوي. ، من خلال شركة طيران أخرى أو عبر الإنترنت. لكل شركة نقل جوي الحق في بيع خدمات النقل والخدمات الإضافية ذات الصلة ، ويكون لأي شخص الحرية في شراء خدمات النقل والخدمات الإضافية بعملة تلك المنطقة أو بعملات قابلة للتحويل بحرية وفقًا لتشريعات العملة المحلية.

(ب) يحق لكل ناقل جوي التحويل إلى عملات قابلة للتحويل بحرية وتحويل الإيرادات المحلية من أراضي الطرف المتعاقد الآخر إلى إقليمه الأصلي أو إلى البلد أو البلدان التي يختارها وفقًا للأنظمة والتشريعات المعمول بها. يُسمح بالتحويل والتحويل على الفور دون قيود أو ضرائب فيما يتعلق بذلك بسعر الصرف الرسمي المطبق على المعاملات والتحويلات الحالية في التاريخ الذي يقدم فيه الناقل الجوي الطلب الأولي للتحويل. في حالة عدم وجود سعر صرف رسمي ، يتم إجراء هذا التحويل والتحويل على أساس أسعار الصرف السائدة في سوق الصرف الأجنبي.

(ج) يسمح لشركات النقل الجوي لكل طرف متعاقد بدفع النفقات المحلية ، بما في ذلك رسوم المطار ومشتريات الوقود ، في أراضي الطرف الآخر بالعملة المحلية. وفقًا لتقديرها ، يجوز لشركات النقل الجوي لكل طرف متعاقد دفع هذه النفقات في أراضي الطرف المتعاقد الآخر بعملات قابلة للتحويل بحرية وفقًا لتشريعات العملة المحلية.

3. المناولة الأرضية

يكون لكل شركة طيران معينة الحق في تقديم خدمات المناولة الأرضية الخاصة بها ("المناولة الذاتية") في أراضي الطرف المتعاقد الآخر أو التعاقد على هذه الخدمات بشكل آخر ("التعامل مع الطرف الثالث") ، كليًا أو جزئيًا ، حسب اختياره ، مع أي من الموردين المصرح لهم بتقديم هذه الخدمات. حيثما أو طالما أن القوانين واللوائح السارية على المناولة الأرضية في إقليم أحد الأطراف المتعاقدة تمنع أو تحد من حرية التعاقد على هذه الخدمات أو التعامل معها ذاتيًا ، يجب معاملة كل شركة طيران معينة على أساس غير تمييزي فيما يتعلق وصولهم إلى خدمات المناولة الذاتية والمناولة الأرضية التي يقدمها المورد أو الموردين.

المادة 11

التمثيل التجاري و الفرص

1. تمثيل الناقل الجوي.

يسمح لشركات النقل الجوي المعنية من قبل كل طرف متعاقد بما يلي:

(أ) إنشاء مكاتب في أراضي الطرف المتعاقد الآخر لتعزيز النقل الجوي وبيع تذاكر الطيران والخدمات الإضافية والمرافق الأخرى اللازمة لتوفير خدمات النقل الجوي ووسائل النقل، وفقاً لتشريعات هذا الطرف المتعاقد الآخر.

(ب) الاستقدام والحفاظ في أراضي الطرف المتعاقد الآخر - وفقاً لتشريعات هذا الطرف المتعاقد الآخر فيما يتعلق بالدخول والإقامة والعمل - الموظفين الإداريين والمبيعات والفنيين والتشغيليين وغيرهم من المتخصصين اللازمين فيما يتعلق بتوفير النقل الجوي؛
(ج) يجوز تلبية متطلبات الموظفين هذه، بناءً على اختيار شركات الطيران المعنية، من قبل موظفيها من أي جنسية أو باستخدام خدمات أي منظمة أو شركة أو شركة طيران أخرى تعمل في أراضي الطرف المتعاقد الآخر والمصرح لها بأداء مثل هذه الخدمات في أراضي ذلك الطرف المتعاقد.

(د) يخضع الممثلون والموظفون للقوانين والأنظمة المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الآخر. تماشياً مع هذا القانون واللوائح، يمنح كل طرف متعاقد تصاريح العمل اللازمة، وتأشيرات العمل الوطنية، وتصاريح الإقامة أو غيرها من الوثائق المماثلة، إن وجدت، في أقرب وقت ممكن للممثلين والموظفين المشار إليهم في الفقرة أ من هذه المادة، إذا تم استيفاء جميع الشروط؛ و

(هـ) ستتخذ السلطات المختصة لكل طرف متعاقد جميع الخطوات اللازمة لضمان أن تمثيل شركات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر يمكن أن يمارس أنشطتها بطريقة منظمة.

2. الفقرة 1) تنطبق أيضًا فيما يتعلق بشركة طيران معينة من قبل جمهورية النمسا والتي تمارس الرقابة التنظيمية عليها وتحافظ عليها من قبل دولة عضو أخرى في الاتحاد الأوروبي.
3. ومع ذلك ، يحتفظ كل طرف متعاقد بالحق في رفض الاعتراف بشهادات الكفاءة والتراخيص الممنوحة أو المصدق عليها لمواطنيها من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو أي دولة أخرى للرحلات فوق أراضيها.

المادة 10

التسعير

1. يسمح كل طرف متعاقد بتحديد أسعار الخدمات الجوية المنتظمة بحرية من قبل كل شركة طيران على أساس اعتباراتها التجارية في السوق.
2. يقتصر تدخل الأطراف المتعاقدة على:
 - أ) منع الأسعار أو الممارسات التمييزية غير المعقولة التي يشكل تطبيقها المستمر سلوكًا مضادًا للمنافسة ، والذي كان له أو يحتمل أن يقصد أن يكون له تأثير شل منافس أو استبعاد منافس من مسار محدد.
 - ب) حماية المستهلكين من الأسعار المرتفعة أو التقييدية بشكل غير معقول بسبب إساءة استخدام مركز مهيمن أو الممارسات المنسقة بين شركات النقل الجوي. و
 - ت) حماية شركات الطيران من الأسعار المنخفضة بشكل مصطنع.
3. لا يلزم تقديم أسعار الخدمات الجوية الدولية المنتظمة بين أقاليم الأطراف المتعاقدة. على الرغم مما سبق ، يتعين على شركات الطيران المعنية من الأطراف المتعاقدة ، عند الطلب ، تقديم معلومات عن الأسعار التاريخية والحالية ، حسبما هو متاح ، إلى سلطات الطيران في الأطراف المتعاقدة.

ضرورية للسماح بمراجعة دقيقة لمعقولية الرسوم وفقاً لمبادئ الفقرتين 1 و 2 من هذه المادة. يجب على كل طرف متعاقد التأكد من أن السلطات أو الهيئات المختصة المسؤولة عن فرض الرسوم تزود المستخدمين بإخطار معقول بأي اقتراح لتغييرات في رسوم المستخدم لتمكين تلك السلطات من النظر في الآراء التي يعبر عنها المستخدمون قبل إجراء التغييرات.

3. لا يجوز اعتبار أي من الطرفين ، في إجراءات تسوية المنازعات وفقاً للمادة 20 (تسوية المنازعات) من هذه الاتفاقية ، مخالفاً لأحكام هذه المادة ، إلا إذا:

(أ) فشل في إجراء مراجعة للتهمة أو الممارسة التي هي موضوع شكوى من قبل الطرف المتعاقد الآخر في غضون فترة زمنية معقولة ؛ أو

(ب) بعد مثل هذه المراجعة ، يفشل في اتخاذ جميع الخطوات في نطاق سلطته لمعالجة أي تهمة أو ممارسة لا تتوافق مع هذه المادة.

المادة 8

حركة المرور في النقل المباشر

يُعفى من الرسوم الجمركية والرسوم والضرائب الأخرى الركاب والأمتعة والبضائع بما في ذلك البريد العابر المباشر عبر أراضي أي من الطرفين المتعاقدين مالم تغادر منطقة المطار المخصصة لهذا الغرض.

المادة 9

الاعتراف بالشهادات و التراخيص

1. شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الكفاءة والتراخيص الصادرة أو المصدق عليها وفقاً لقوانين وأنظمة أحد الأطراف المتعاقدة ، بما في ذلك ، في حالة جمهورية النمسا ، قوانين ولوائح الاتحاد الأوروبي وغير منتهية الصلاحية يجب الاعتراف بها على أنها صالحة من قبل الطرف المتعاقد الآخر لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها ، شريطة دائماً أن تكون هذه الشهادات أو التراخيص صادرة أو مصدق عليها ، تساوي أو تفوق المعايير الدنيا المنصوص عليها في معاهدة شيكاغو.

المادة 6

تحصيل الضرائب

1. الأرباح من تشغيل الطائرات في النقل الدولي تخضع للضريبة فقط في إقليم الطرف المتعاقد الذي يوجد فيه مكان الإدارة الفعالة للمشروع.
2. يخضع رأس المال الذي تمثله الطائرات التي يتم تشغيلها في النقل الدولي والممتلكات المنقولة المتعلقة بتشغيل هذه الطائرات للضريبة فقط في إقليم الطرف المتعاقد الذي يقع فيه مكان الإدارة الفعالة للمشروع.
3. في حالة وجود اتفاقية خاصة لتجنب الازدواج الضريبي فيما يتعلق بالضرائب على الدخل وعلى رأس المال بين الطرفين المتعاقدين ، تسري أحكام هذا الأخير.

المادة 7

رسوم المستخدم

1. يجب على كل طرف أن يضمن أن رسوم المستخدم التي قد تفرضها سلطات أو هيئات الشحن المختصة على شركات النقل الجوي للطرف المتعاقد الآخر لاستخدام الملاحة الجوية ومراقبة الحركة الجوية والبنية التحتية للمطارات وأمن الطيران والمرافق والخدمات ذات الصلة يجب أن تكون عادلة ، معقولة ، غير تمييزية بشكل غير عادل ، وموزعة بشكل منصف بين فئات المستخدمين. قد تعكس هذه الرسوم ، على سبيل المثال لا الحصر ، التكلفة الكاملة التي تتحملها سلطات أو هيئات الشحن المختصة لتوفير مرافق وخدمات أمن المطارات والطيران المناسبة في ذلك المطار أو داخل نظام ذلك المطار. قد تشمل هذه الرسوم عائداً معقولاً على الأصول ، بعد الاستهلاك. يجب توفير المرافق والخدمات التي يتم فرض رسوم على المستخدم على أساس فعال واقتصادي. في أي حال ، سيتم تقييم هذه الرسوم على شركات النقل الجوي للطرف الآخر بشروط لا تقل تفضيلاً عن أفضل الشروط المتاحة لأي شركة طيران أخرى في وقت تقييم الرسوم.
2. يشجع كل طرف متعاقد المشاورات بين سلطات أو هيئات الشحن المختصة في أراضيه وشركات النقل الجوي و / أو الهيئات التي تمثلها التي تستخدم الخدمات والمرافق، كما يشجع سلطات أو هيئات الشحن المختصة وشركات النقل الجوي أو الهيئات التي تمثلها تبادل المعلومات التي قد تكون

ت) الوقود ومواد التشحيم والإمدادات الفنية الاستهلاكية المخصصة لتزويد الطائرات التي يتم تشغيلها على طريق محدد من قبل شركة (شركات) النقل الجوي المعينة للأطراف المتعاقدة ، حتى لو استخدام جزء من هذه الإمدادات في الرحلة التي يتم إجراؤها فوق أراضي الطرف المتعاقد الآخر ؛

ث) المواد المطبوعة ، بما في ذلك المواد المطبوعة التي تحمل شارة الناقل الجوي والمواد الدعائية والترويجية المعتادة التي يتم توزيعها مجاناً من قبل الناقل الجوي، على النحو المنصوص عليه في التشريعات الجمركية لكل طرف، والتي يتم إدخالها للاستخدام أو التوزيع في إقليم الطرف آخر، أو يتم توريده في أراضي أحد الأطراف ويتم اصطحابه على متن الطائرة للاستخدام على متن طائرة متجهة للخارج تابعة لناقل جوي للطرف الآخر يعمل في مجال النقل الجوي الدولي ، حتى عندما يتم استخدام هذه المطبوعات المخزنة في جزء من الرحلة التي تم إجراؤها فوق المنطقة المذكورة ؛ و

ج) زي الموظفين وأجهزة الكمبيوتر وطابعات التذاكر للحجز وإصدار التذاكر ، المعدة للاستخدام من قبل الناقل الجوي لأحد الأطراف في أراضي الطرف الآخر شريطة أن يتم استيرادها مؤقتاً إلى أراضي الطرف الآخر وإعادة تصديرها في غضون فترة أقصاها 24 شهراً .
قد يكون من المطلوب الاحتفاظ بالمواد المشار إليها في الفقرات الفرعية (أ) و (ب) و (ت) و (ث) و (جـ) من هذه الفقرة تحت إشراف أو رقابة جمركية.

3. لا يجوز تفريغ المعدات المحمولة جواً ، وكذلك المواد والإمدادات المحتفظ بها على متن طائرات أي من الطرفين المتعاقدين في أراضي الطرف المتعاقد الآخر إلا بموافقة سلطات الجمارك لذلك الطرف المتعاقد. في مثل هذه الحالة ، يمكن وضعها تحت إشراف السلطات المذكورة حتى وقت إعادة تصديرها أو التخلص منها بطريقة أخرى وفقاً للوائح الجمركية.

4. تكون الإعفاءات المنصوص عليها في هذه المادة متاحة أيضاً عندما تتعاقد شركة (شركات) النقل الجوي المعينة لطرف متعاقد مع شركة نقل جوي أخرى ، والتي تتمتع أيضاً بمثل هذه الإعفاءات من الطرف الآخر ، للحصول على قرض أو نقل في أراضي الطرف الآخر من البنود المحددة في الفقرتين 1 و 2 من هذه المادة.

- الصحي. والأمتعة والطاقم والبضائع والبريد التي تحملها طائرات شركات الخطوط الجوية المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أثناء تواجدهم داخل الإقليم المذكور.
3. يجب على كل طرف متعاقد أن يسمح على أراضيه ، لشركات النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر باتخاذ تدابير (مثل نشر متخصصين في الوثائق) لضمان نقل الأشخاص فقط، الذين يستوفون الشروط اللازمة للدخول إلى الإقليم أو العبور منه. الطرف المتعاقد الآخر ولديهم وثائق السفر المطلوبة.
4. يقوم كل طرف متعاقد، عند الطلب، بتزويد الطرف المتعاقد الآخر بنسخ من القوانين واللوائح ذات الصلة المشار إليها في هذه المادة.
5. لا يجوز لأي طرف متعاقد منح أي أفضلية له أو لأي شركة (شركات) طيران أخرى على شركات الطيران المعينة للطرف المتعاقد الآخر في تطبيق القوانين واللوائح والإجراءات المنصوص عليها في هذه المادة.

المادة 5

الإعفاء من الجمارك و الرسوم الأخرى

1. تُعفى الطائرات التي يتم تشغيلها على خدمات دولية من قبل شركة (شركات) الطيران المعينة من قبل كل طرف متعاقد، وكذلك معداتها العادية، وإمدادات الوقود ومواد التشحيم ومخازن الطائرات (بما في ذلك الأطعمة والمشروبات والمشروبات الكحولية والتبغ) على متن هذه الطائرات. من جميع الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم أو الضرائب عند الوصول إلى أراضي الطرف المتعاقد الآخر ، شريطة أن تظل هذه المعدات والإمدادات على متن الطائرة حتى وقت إعادة تصديرها.
2. بالإضافة إلى ذلك ، يُعفى أيضًا ما يلي من نفس الرسوم والضرائب باستثناء الرسوم المقابلة للخدمة المقدمة:

- (أ) مخازن الطائرات التي تم أخذها على متن الطائرات التي تعمل على الطريق المحدد بين أراضي الطرفين المتعاقدين، ضمن الحدود التي حددتها السلطات المختصة للطرف المتعاقد المذكور، وللاستخدام على متن تلك الطائرات.
- (ب) قطع الغيار والمحركات والمعدات الأرضية التي دخلت إلى أراضي أي من الطرفين المتعاقدين لصيانة أو إصلاح الطائرات المستخدمة على طريق محدد من قبل شركة (شركات) النقل الجوي المعينة للطرف المتعاقد الآخر.

v. يحمل الناقل الجوي شهادة مشغل جوي صادرة عن دولة عضو أخرى في الاتحاد الأوروبي ويمكن إثبات أنه من خلال ممارسة حقوق المرور بموجب هذه الاتفاقية على طريق يتضمن نقطة في تلك الدولة الأخرى العضو في الاتحاد الأوروبي ، بما في ذلك تشغيل الخدمة التي يتم تسويقها، فإنها في الواقع تحايل على القيود المفروضة على حقوق المرور التي تفرضها اتفاقية الخدمة الجوية الثنائية بين دولة الإمارات العربية المتحدة وتلك الدولة العضو الأخرى في الاتحاد الأوروبي ؛ أو

vi. يحمل الناقل الجوي شهادة مشغل جوي صادرة عن دولة عضو في الاتحاد الأوروبي ولا توجد اتفاقية خدمات جوية ثنائية بين دولة الإمارات العربية المتحدة وتلك الدولة العضو في الاتحاد الأوروبي ، ويمكن إثبات أن حقوق المرور اللازمة لإجراء العمليات المقترحة غير متاحة بشكل متبادل لشركة (شركات) النقل الجوي المعينة من قبل دولة الإمارات العربية المتحدة.

6. عندما يتم تعيين شركة طيران على هذا النحو وترخيصها وفقاً لهذه المادة ، يجوز لها في أي وقت البدء في تشغيل الخدمات المتفق عليها ، وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية.

7. ما لم يكن الإجراء الفوري ضرورياً لمنع انتهاك القوانين واللوائح المشار إليها أعلاه أو ما لم تتطلب السلامة أو الأمن اتخاذ إجراء وفقاً لأحكام المادة 13 (السلامة) أو المادة 14 (الأمن) ، فإن الحقوق المذكورة في الفقرة 5 من هذه المادة لا تمارس إلا بعد المشاورات بين سلطات الطيران بما يتوافق مع المادة 18 (المشاورات) من هذه الاتفاقية.

المادة 4

تطبيق القوانين و الأنظمة

1. تطبق قوانين وأنظمة أحد الأطراف المتعاقدة على الملاحة وتشغيل طائرات شركات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أثناء الدخول إلى أراضي الطرف المتعاقد الأول والطيران فوقها والبقاء فيها والمغادرة منها.

2. تطبق على الركاب قوانين وأنظمة أحد الأطراف المتعاقدة التي تحكم دخول الركاب والأمتعة والطاقم والبضائع والبريد مثل الإجراءات المتعلقة بالدخول والخروج والهجرة والجمارك والصحة والحجر

- iii. شركة الطيران مملوكة بشكل مباشر أو من خلال ملكية الأغلبية ، ويتم التحكم فيها بشكل فعال من قبل الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي أو دول الرابطة الأوروبية للتجارة الحرة و / أو من قبل مواطني هذه الدول ؛ و
- iv. يقع مكان العمل الرئيسي لشركة الطيران في جمهورية النمسا (أو في الدولة العضو التي حصلت منها على رخصة تشغيل سارية المفعول).
5. يجوز لأي طرف متعاقد رفض أو إلغاء أو تعليق أو تقييد ترخيص التشغيل أو الأدونات الفنية لشركة الطيران المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر حيث:
- (أ) في حالة شركة الطيران المعنية من قبل دولة الإمارات العربية المتحدة
- i. لم تنشأ في أراضي دولة الإمارات العربية المتحدة أو ليس لديها ترخيص تشغيل صالح وفقاً للقانون المعمول به في دولة الإمارات العربية المتحدة ؛ أو
- ii. لا تمارس دولة الإمارات العربية المتحدة الرقابة التنظيمية الفعالة على شركة الطيران أو عدم الحفاظ عليها أو أن دولة الإمارات العربية المتحدة ليست مسؤولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي لها ؛ أو
- iii. أن لا تكون شركة الطيران مملوكة بشكل مباشر أو من خلال ملكية الأغلبية أو لا تخضع لسيطرة دولة الإمارات العربية المتحدة و / أو مواطنيها بشكل فعال.
- (ب) في حالة شركة الطيران المعنية من قبل جمهورية النمسا:
- i. لم تنشأ في أراضي جمهورية النمسا بموجب معاهدات الاتحاد الأوروبي أو ليس لديها ترخيص تشغيل صالح وفقاً لقانون الاتحاد الأوروبي ؛ أو
- ii. عدم ممارسة الرقابة التنظيمية الفعالة على شركة الطيران أو عدم الحفاظ عليها من قبل الدولة العضو في الاتحاد الأوروبي المسؤولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي ، أو أن سلطة الطيران ذات الصلة لم يتم تحديدها بوضوح في التعيين ؛ أو
- iii. أن لا تكون شركة الطيران مملوكة ، بشكل مباشر أو من خلال ملكية الأغلبية ، أو أنها لا تخضع لسيطرة الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي أو الرابطة الأوروبية للتجارة الحرة و / أو من قبل مواطني هذه الدول ؛ أو
- iv. أن لا يكون مكان عمل شركة الطيران الرئيسي في جمهورية النمسا / في الدولة العضو التي حصلت منها على رخصة التشغيل ؛ أو

المادة 3

التعيين والإلغاء

1. يحق لكل طرف متعاقد أن يعين خطيًا للطرف المتعاقد الآخر شركة طيران أو خطوط جوية لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على المسارات المحددة وسحب تعيين أي شركة طيران أو استبدال شركة طيران أخرى بشركة طيران معينة سابقا.
2. يجب أن يتم هذا التعيين بموجب إخطار كتابي بين سلطات الطيران لكلا الطرفين المتعاقدين عبر القنوات الدبلوماسية.
3. يجوز لسلطات الطيران في أحد الأطراف المتعاقدة أن تطلب من شركة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر إثبات أنها مؤهلة للوفاء بالشروط المنصوص عليها في القوانين واللوائح المطبقة على تشغيل الخدمات الجوية الدولية من قبل السلطات المذكورة بما يتوافق مع الأحكام من الاتفاقية.
4. عند استلام هذا التعيين ، يمنح الطرف المتعاقد الآخر التصاريح والأذونات المناسبة بأقل تأخير إجرائي ، شريطة:

(أ) أن تكون شركة الطيران المعنية من قبل دولة الإمارات العربية المتحدة:

- i. تم تأسيسها في أراضي دولة الإمارات العربية المتحدة ولديها رخصة تشغيل سارية وفقًا للقانون المعمول به في دولة الإمارات العربية المتحدة ؛ و
- ii. تمارس دولة الإمارات العربية المتحدة رقابة تنظيمية فعالة على شركة الطيران وتحافظ عليها ، وهي مسؤولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي ؛ و
- iii. شركة الطيران مملوكة بشكل مباشر أو من خلال ملكية الأغلبية وتسيطر عليها دولة الإمارات العربية المتحدة و / أو مواطنوها بشكل فعال.

(ب) أن تكون شركة الطيران المعنية من قبل جمهورية النمسا:

- i. تم إنشاؤها في أراضي جمهورية النمسا بموجب معاهدات الاتحاد الأوروبي ولديه ترخيص تشغيل صالح وفقًا لقانون الاتحاد الأوروبي ؛ و
- ii. تمارس الدولة العضو في الاتحاد الأوروبي المسؤولية عن إصدار شهادة المشغل الجوي الخاصة بها الرقابة التنظيمية الفعالة على شركة الطيران وتحافظ عليها وتم تحديد سلطة الطيران ذات الصلة بوضوح في التعيين ؛ و

المادة 2

منح الحقوق

1. يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المنصوص عليها في هذه الاتفاقية بغرض تشغيل خدمات جوية دولية منتظمة على المسارات المحددة في ملحق هذه الاتفاقية.
2. مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية، تتمتع شركات الطيران المعنية من قبل كل طرف متعاقد، أثناء تشغيل الخدمات المتفق عليها على المسارات المحددة، بالحقوق التالية:
 - (أ) الحق في الطيران عبر أراضي الطرف المتعاقد الآخر دون هبوط ، و
 - (ب) الحق في التوقف في أراضيها لأغراض غير متعلقة بالمرور.
 - (ت) الحق في التوقف في أراضي الطرف المتعاقد الآخر في النقاط المحددة في الملحق لغرض اصطحاب الركاب والأمتعة والبضائع بما في ذلك البريد والنزول منها ، بشكل منفصل أو مجتمع.
3. لا يشمل منح حقوق المرور وفقاً للفقرة (2) أعلاه منح الحق في نقل الركاب والأمتعة والبضائع والبريد بين نقاط في أراضي الطرف المتعاقد الذي يمنح الحقوق والنقاط في أراضي بلد ثالث أو العكس (حقوق "الحرية الخامسة"). تمنح حقوق حرية الحركة الخامسة فقط على أساس اتفاق مسبق بين سلطات الطيران لكلا الطرفين المتعاقدين حسب الملحق.
4. لا يوجد في الفقرة (2) ما يمنح لشركات النقل الجوي المعنية من قبل أحد الأطراف المتعاقدة امتياز اصطحاب الركاب والأمتعة والبضائع ، بما في ذلك البريد مقابل أجر أو استئجار ومخصصة لطرف آخر ، في أراضي الطرف المتعاقد الآخر. ("كابوتاج").
5. إذا كان بسبب نزاع مسلح أو اضطرابات أو تطورات سياسية أو ظروف خاصة وغير عادية، فإن شركة طيران معينة تابعة لأحد الأطراف المتعاقدة غير قادرة على تشغيل خدمة على مسارها الطبيعي، يجب على الطرف المتعاقد الآخر بذل قصارى جهده لتسهيل استمرار تشغيل هذه الخدمة من خلال الترتيب المؤقت المناسب للطرق على النحو الذي يقرره الطرفان المتعاقدان.
6. يحق لشركات النقل الجوي المعنية استخدام جميع الخطوط الجوية والمطارات وغيرها من المرافق التي يوفرها الأطراف المتعاقدة على أساس غير تمييزي.

(ذ) مصطلح "السعر" يعني أسعار تذاكر الطيران و / أو الأسعار التي يتعين دفعها لنقل الركاب والأمتعة والبضائع والبريد والشروط (بما في ذلك الشروط الخاصة لنقل البريد ، إن وجدت) التي تطبق بموجبها تلك الأسعار. (يغطي هذا التعريف ، عند الاقتضاء ، النقل السطحي المرتبط بالنقل الجوي الدولي ، والظروف التي يخضع لها تطبيقها) .

(ر) يعني مصطلح "المناولة الذاتية" الموقف الذي يوفر فيه مستخدم المطار لنفسه فئة واحدة أو أكثر من خدمات المناولة الأرضية مباشرة ولا يبرم أي عقد من أي وصف مع طرف ثالث لتقديم هذه الخدمات؛ لغرض هذا التعريف ، لا يُعتبر مستخدمو المطار فيما بينهم أطرافاً ثالثة حيث:

(أ) جهة تحمل الأغلبية في الآخر ، أو

(ب) جهة لديها أغلبية في كل منهما.

(ز) مصطلح "مسار محدد" يعني طريقاً محدداً في ملحق هذه الاتفاقية.

(س) مصطلح "إقليم" له المعنى المحدد لها في المادة 2 من المعاهدة.

(ش) يُقصد بمصطلح "رسوم المستخدم" الرسوم المفروضة على شركات الطيران (بالنسبة للطائرات وأطقمها والركاب والأمتعة والبضائع والبريد حسب الاقتضاء) من قبل سلطات الشحن المختصة أو التي تسمح بها لتوفير البنية التحتية للمطار وبيئة المطار أو مرافق أو خدمات الملاحة الجوية أو أمن الطيران ، بما في ذلك الخدمات والمرافق ذات الصلة.

(ص) تُفهم الإشارات الواردة في هذه الاتفاقية إلى شركات الطيران التابعة لدولة الإمارات العربية المتحدة ولجمهورية النمسا على أنها تشير إلى شركات الطيران المعينة من قبل دولة الإمارات العربية المتحدة وجمهورية النمسا، على التوالي.

(ض) تُفهم الإشارات الواردة في هذه الاتفاقية إلى مواطني جمهورية النمسا على أنها تشير إلى مواطني الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي.

(ط) تفهم الإشارات في هذه الاتفاقية إلى "معاهدات الاتحاد الأوروبي" على أنها تشير إلى معاهدة الاتحاد الأوروبي ومعاهدة عمل الاتحاد الأوروبي.

(ظ) تُفهم الإشارات في هذه الاتفاقية إلى "الرابطة الأوروبية للتجارة الحرة" على أنها تشير إلى الدول الأعضاء فيها أيسلندا وليختنشتاين والنرويج وسويسرا.

المادة 1

التعريف

لغرض هذه الاتفاقية

(أ) يعني مصطلح "سلطات الطيران"، في حالة حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة، الهيئة العامة للطيران المدني وفي حالة حكومة جمهورية النمسا الاتحادية، وزارة العمل المناخي والبيئة والطاقة والتنقل والابتكار والتكنولوجيا أو، في كلتا الحالتين، أي شخص مخول أو هيئة مخولة لأداء أي وظائف تمارسها السلطات المذكورة أو وظائف مماثلة في الوقت الحاضر.

(ب) يُقصد بمصطلح "الخدمات المتفق عليها" الخدمات الجوية الدولية المجدولة على (المسارات) الطرق المحددة في ملحق هذه الاتفاقية لنقل الركاب والأمتعة والبضائع والبريد، بشكل منفصل أو مشترك؛ وفقاً للمادة 12 من هذه الاتفاقية.

(ت) مصطلح "المعاهدة" يعني معاهدة الطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر 1944، بما في ذلك أي ملحق معتمد بموجب المادة 90 من تلك المعاهدة وأي تعديل للملاحق أو المعاهدة بموجب المادتين 90 و 94 (أ)، بقدر ما تكون تلك الملاحق والتعديلات سارية بالنسبة للطرفين المتعاقدين.

(ث) مصطلح "ملحق" يعني ملحق هذه الاتفاقية، بما في ذلك أي تعديلات يتم إجراؤها عليه وفقاً لهذه الاتفاقية. يشكل الملحق جزءاً لا يتجزأ من الاتفاقية ويجب أن تتضمن جميع الإشارات إلى الاتفاقية إشارة إلى الملحق ما لم ينص على خلاف ذلك.

(ج) مصطلح "السعة" فيما يتعلق بالخدمات المتفق عليها يعني الحمولة المتاحة للطائرة المستخدمة في مثل هذه الخدمات، مضروبة في التردد الذي تشغله هذه الطائرات خلال فترة معينة على طريق أو جزء من الطريق.

(ح) مصطلحات "الخدمة الجوية" و "الخدمة الجوية الدولية" و "شركة الطيران" و "التوقف في غير الأغراض المتعلقة بالمرور" لها المعاني المحددة لها في المادة 96 من المعاهدة.

(خ) يعني مصطلح "شركة الطيران المعينة" أي شركة طيران تم تعيينها وترخيصها وفقاً للمادة 3 من هذه الاتفاقية.

(د) يُقصد بمصطلح "النقل متعدد الوسائط" النقل العام بالطائرة وبواسطة واحدة أو أكثر من وسائط النقل السطحي للركاب والأمتعة والبضائع والبريد، بشكل منفصل أو مشترك، مقابل أجر أو إيجار.

المادة 1	التعاريف
المادة 2	منح الحقوق
المادة 3	التعيين و الإلغاء
المادة 4	تطبيق القوانين و الأنظمة
المادة 5	الإعفاء من الجمارك و الرسوم الأخرى
المادة 6	تحصيل الضرائب
المادة 7	رسوم المستخدم
المادة 8	حركة المرور في النقل المباشر
المادة 9	الاعتراف بالشهادات و التراخيص
المادة 10	التسعير
المادة 11	التمثيل التجاري و الفرص
المادة 12	المبادئ التي تحكم عمليات الخدمات المتفق عليها
المادة 13	سلامة الطيران
المادة 14	أمن الطيران
المادة 15	الجوانب المجتمعية
المادة 16	حماية البيئة
المادة 17	توفير الإحصاء
المادة 18	التشاور
المادة 19	التعديلات
المادة 20	تسوية المنازعات
المادة 21	إنهاء الاتفاقية
المادة 22	التسجيل
المادة 23	دخول حيز النفاذ
	المرفق

حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة والحكومة الاتحادية النمساوية ، المشار إليهما فيما بعد بـ "الأطراف المتعاقدة" ، باعتبارهما طرفين في اتفاقية الطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع في شيكاغو في 7 ديسمبر 1944.

ورغبة منها في تنظيم الخدمات الجوية الدولية بطريقة آمنة ومنظمة وتعزيز التعاون الدولي بأكبر قدر ممكن فيما يتعلق بهذه الخدمات.

ورغبة منها في إبرام اتفاقية لتعزيز تطوير الخدمات الجوية بينهما،

تم الإتفاق على ما يلي:

[TEXT IN ARABIC – TEXTE EN ARABE]

اتفاقية الخدمات الجوية
بين
حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة
و
حكومة النمسا الاتحادية

[TEXT IN ENGLISH – TEXTE EN ANGLAIS]

AIR SERVICES AGREEMENT

**BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT
AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES**

The Austrian Federal Government and the Government of the United Arab Emirates, hereinafter referred to as "the Contracting Parties", being Parties to the Convention on 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 air services between and beyond their territories,

Have agreed as follows:

Article 1	Definitions
Article 2	Grant of Rights
Article 3	Designation and Revocation
Article 4	Applicability of Laws and Regulations
Article 5	Exemption from Customs and other Duties
Article 6	Taxation
Article 7	User Charges
Article 8	Traffic in Direct Transit
Article 9	Recognition of Certificates and Licenses
Article 10	Pricing
Article 11	Commercial Representation and Opportunities
Article 12	Principles Governing Operations of Agreed Services
Article 13	Safety
Article 14	Security
Article 15	Social Aspects
Article 16	Environmental Protection
Article 17	Provision of Statistics
Article 18	Consultations
Article 19	Modifications
Article 20	Settlement of Disputes
Article 21	Termination
Article 22	Registration
Article 23	Entry into Force
Annex	

ARTICLE 1

DEFINITIONS

For the purpose of the present Agreement:

a) The term "aeronautical authorities" means, in the case of the Austrian Federal Government the Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology and in the case of the Government of the United Arab Emirates, the General Civil Aviation Authority or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said authorities or similar functions;

b) 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, separately or in combination; in accordance with Article 12 of this Agreement.

c) 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 Articles 90 and 94 (a) thereof, so far as those Annexes and amendments are effective for both Contracting Parties;

d) The term "Annex" means the Annex to this Agreement, including any modifications made thereto in accordance with this Agreement. 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;

e) 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;

f) The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings assigned to them in Article 96 of the Convention;

g) The term "designated airline" means any airline, which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;

h) The term "intermodal transport" means the public carriage by aircraft and by one or more surface modes of transport of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

i) The term "price" means air fares and/or rates to be paid for the carriage of passengers, baggage, cargo and mail and the conditions (including special conditions for the carriage of mail, if any) under which those prices apply. (This definition covers, where applicable, the surface transport in connection with international air transport, and the conditions to which their application is subject);

j) The term "self-handling" means a situation in which the airport user directly provides for itself 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 holds the majority in the other, or
- b) a single body has a majority holding in each;

k) The term "specified route" means a route specified in the Annex to this Agreement;

l) The term "territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

m) The term "user charges" means a charge made to airlines (for aircraft, their crews, passengers, baggage, cargo and mail as applicable) by the competent charging authorities or permitted by them to be made for the provision of airport infrastructure, airport environmental, air navigation, or aviation security facilities or services, including related services and facilities.

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 and the United Arab Emirates shall be understood as referring to airlines designated by the Republic of Austria and the United Arab Emirates, respectively;

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;

q) References in this Agreement to the “European Free Trade Association” shall be understood as referring to its Member States Iceland, Liechtenstein, Norway and Switzerland.

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 the territory of the other Contracting Party 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.

3. The grant of traffic rights pursuant to paragraph (2) above does not include the grant of the right to carry passengers, baggage, cargo and mail between points in the territory of the Contracting Party granting the rights and points in the territory of a third country or vice versa ("fifth freedom" rights). Fifth freedom traffic rights shall be granted only on the basis of a prior agreement between the aeronautical authorities of both Contracting Parties as per the Annex.

4. 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 ("cabotage").

5. If because of armed conflict, political disturbances or developments or special and unusual circumstances a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary arrangement of routes as is mutually decided by the Contracting Parties.

6. The designated airlines shall have the right to use all airways, airports and other facilities provided by the Contracting Parties on a non-discriminatory basis.

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 the diplomatic channels.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to prove that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. 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 the Republic of 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; and
- (iv)** the airline has its principal place of business in the Republic of Austria (or in the Member State from which it has received the valid Operating Licence).

b) In the case of an airline designated by the United Arab Emirates:

- (i) it is established in the territory of the United Arab Emirates and has a valid Operating Licence in accordance with the applicable law of the United Arab Emirates; and
- (ii) the United Arab Emirates 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 the United Arab Emirates and/or by its nationals.

5. Either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorization or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party where:

a) In the case of an airline designated by the Republic of 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; or
- (iv) the airline does not have its principal place of business in the Republic of Austria/in the Member State from which it received the Operating Licence; or
- (v) the air carrier holds an Air Operator's Certificate issued by another European Union Member State and it can be demonstrated that by exercising traffic rights under this Agreement on a route that

includes a point in that other European Union Member State, including the operation of a service which is marketed as, or otherwise constitutes a through service, it would in effect be circumventing restrictions on traffic rights imposed by a bilateral air service agreement between the United Arab Emirates and that other European Union Member State; or

- (vi) the air carrier holds an Air Operator's Certificate issued by an European Union Member State and there is no bilateral air services agreement between the United Arab Emirates and that European Union Member State, and it can be demonstrated that the necessary traffic rights to conduct the proposed operations are not reciprocally available to the air carrier(s) designated by the United Arab Emirates.

b) In the case of an airline designated by the United Arab Emirates

- (i) it is not established in the territory of the United Arab Emirates or does not have a valid Operating Licence in accordance with the applicable law of the United Arab Emirates; or
- (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the United Arab Emirates or the United Arab Emirates is not responsible for issuing its Air Operator's Certificate; or
- (iii) the airline is not owned directly or through majority ownership or it is not effectively controlled by the United Arab Emirates 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 this Agreement.

7. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above or unless safety or security requires action in

accordance with the provisions of Article 13 (Safety) or Article 14 (Security), the rights enumerated in paragraph 5 of this Article shall be exercised only after consultations between the aeronautical authorities in conformity with Article 18 (Consultations) of this Agreement.

ARTICLE 4

APPLICABILITY OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws and regulations of one Contracting Party shall apply to the navigation and operation of the aircraft of the airlines designated by the other Contracting Party during entry into, flying over, stay in and departure from the territory of the first Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, stay in and departure from its territory of passengers, baggage, crew, cargo and mail such as formalities regarding entry, exit, emigration, immigration, customs, health and quarantine shall apply to passengers, baggage, 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 permit, on its territory, the designated airlines of the other Contracting Party to take measures (e.g. the deployment of document specialists) to ensure that only persons are carried, who fulfil the necessary conditions for entry into or transit through the territory of the other Contracting Party and are in possession of the required travel documents.

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.

5. Neither Contracting Party may grant any preference to its own or any other airline(s) over the designated airlines of the other Contracting Party in the application of the laws, regulations and procedures provided for in this Article.

ARTICLE 5
EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES

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

2. In addition, the following shall also be exempt from the same duties and taxes with the exception of charges corresponding to the service performed:

- a) aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the appropriate authorities of said Contracting Party, and for use on board the aircraft engaged on a specified route of the other Contracting Party;
- b) spare parts, engines and ground equipment entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on a specified route by the designated airline(s) of the other Contracting Party;
- c) fuel and lubricants and consumable technical supplies destined to supply aircraft operated on a specified route by the designated airline(s) of the other Contracting Party, even if these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board;
- d) printed matter, including printed material bearing the insignia of the air carrier and usual publicity and promotional materials distributed free of charge by the air carrier, as provided for by the customs legislation of each Party, introduced into for use or distribution in the territory of the other Party, or supplied in the territory of one Party and taken on board for use on outbound aircraft of an air carrier of the other Party engaged

in international air transport, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the said territory; and

- e) staff uniforms, computers and ticket printers for reservation and ticketing, intended for use by an air carrier of one Party in the territory of the other Party provided they are imported temporarily into the territory of the other Party and re-exported within a maximum period of 24 months.

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b), (c), (d) and (e) of this paragraph may be required to be kept under customs supervision or control.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airline(s) of one Contracting Party have contracted with another air carrier, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

ARTICLE 6

TAXATION

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

2. Capital represented by aircraft operated in international traffic and by movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the

territory of the Contracting Party in which the place of effective management of the enterprise is situated.

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

ARTICLE 7

USER CHARGES

1. Each Party shall ensure that user charges that may be imposed by its competent charging authorities or bodies on the air carriers of the other Contracting Party for the use of air navigation and air traffic control, airport infrastructure, aviation security and related facilities and services shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. These charges may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport and aviation security facilities and services at that airport or within that airport's system. These charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which user charges are made shall be provided on an efficient and economic basis. In any event, these charges shall be assessed on the air carriers of the other Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other air carrier at the time the charges are assessed.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the air carriers and/or their representative bodies using the services and facilities, and shall encourage that the competent charging authorities or bodies and the air carriers or their representative bodies exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Contracting Party shall ensure that the competent charging authorities or bodies provide users with reasonable notice of any proposal

for changes in user charges to enable those authorities to consider the views expressed by the users before changes are made.

3. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 20 (Settlements of Disputes) of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless:

- a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable amount of time; or
- b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

ARTICLE 8

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 9

RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency 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 unexpired shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services, 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 the Republic of 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 recognise, 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 10

PRICING

1. Each Contracting Party shall allow prices for scheduled air services to be freely established by each airline based upon its commercial considerations in the marketplace.

2. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

- a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices whose sustained application constitutes anti-competitive behaviour, which has or is likely or intended to have the effect of crippling a competitor or excluding a competitor from a specified route;
- b) protection of consumers from prices 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 prices that are artificially low.

3. Prices for scheduled international air services between the territories of the Contracting Parties shall not be required to be filed. Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of the Contracting Parties shall, on request, provide information on historical and existing prices, as available, to the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

ARTICLE 11

COMMERCIAL REPRESENTATION AND OPPORTUNITIES

1. Air carrier representation

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, ancillary services 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 in connection with the provision of air transportation;
- c) these staff requirements may, at the option of the designated airlines, be satisfied by their own personnel of any nationality or by using the services of any other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party and authorised to perform such services in the territory of that Contracting Party.
- d) the representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party. Consistent with such law and regulations, each Contracting Party shall grant the necessary work permits, national employment visas, residence permits or other similar documents, if applicable, as soon as possible to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article, if all conditions are met; and
- e) 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.

2. Sales, Conversion and transfer of funds and revenues

- a) Any air carrier of each Contracting Party may engage in the sale of air transportation and related ancillary services in the territory of the other

Contracting Party directly and/or, at its discretion, through its sales agents, other intermediaries appointed by the air carrier, through another air carrier or through the internet. Each air carrier shall have the right to sell such transportation and related ancillary services, and any person shall be free to purchase such transportation and ancillary services, in the currency of that territory or in freely convertible currencies in accordance with the local currency legislation.

b) Each air carrier shall have the right to convert into freely convertible currencies and remit local revenues from the territory of the other Contracting Party to its home territory or to the country or countries of its choice according to the applicable regulations and legislations. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the official exchange rate applicable to current transactions and remittance on the date the air carrier makes the initial application for remittance. Where there is no official exchange rate, such conversion and remittance shall be effected on the basis of the prevailing foreign exchange market rates.

c) The air carriers of each Contracting Party shall be permitted to pay for local expenses, including airport charges and purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the air carriers of each Contracting Party may pay for such expenses in the territory of the other Contracting Party in freely convertible currencies in accordance with local currency legislation.

3. Ground Handling

Each designated airline shall have the right to provide its own ground handling services ("self-handling") in the territory of the other Contracting Party or otherwise to contract these services out ("third party-handling"), in full or in part, at its option, with any of the suppliers authorised for the provision of such services. Where or as long as the laws and regulations applicable to ground handling in the territory of one Contracting Party prevent or limit either the freedom to contract these services out or self-handling, 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.

4. Leasing

In accordance with the relevant national laws and regulations of both Contracting Parties, the designated airlines of each Contracting Party shall be entitled to provide the agreed services using aircraft with or without crew leased from any lessor, including from third countries, provided that all participants in such arrangements meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the Contracting Parties to such arrangements.

5. Code Share

In operating or holding out services under this Agreement, any designated airline of a Contracting Party may enter into cooperative marketing arrangements, such as code-sharing arrangements with:

- a)** any air carrier or carriers of the Contracting Parties; and
- b)** any air carrier or carriers of a third country; and
- c)** any surface (land or maritime) transport provider;

provided that (i) all carriers involved hold the appropriate authority in terms of routing rights or traffic rights, and (ii) the arrangements meet the requirements normally applied to such arrangements. In respect of passenger transport sold involving codeshares, 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.

The designated air carrier(s) of each Contracting Party may also offer code share services between any point(s) in the territory of the other Contracting Party, provided that such services are operated by an air carrier or carrier(s) that hold the appropriate authority.

Stopover rights may be exercised by the marketing carriers on any code-shared services.

6. Intermodal transport

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party, the designated airlines of each Contracting Party shall be permitted to employ, in connection with air transport, any intermodal transport to or from any points in the territories of the Contracting Parties or third countries. Airlines may elect to perform their own intermodal transport or to provide it through arrangements, including code share, with other modes of transport. Such intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and intermodal transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of the transport involved.

7. Servicing, Maintenance, or Repair of aircraft

Each designated airline shall have the right to provide its own servicing, maintenance, or repair of aircraft in the territory of the other Contracting Party or otherwise to contract these services out, in full or in part, at its option, with any of the suppliers authorised for the provision of such services and licensed at the given airports. Servicing and defect rectification can also be performed for airlines where:

- a) one holds the majority in the other, or
- b) a single body has a majority holding in each.

ARTICLE 12

PRINCIPLES GOVERNING OPERATIONS OF AGREED SERVICES

1. Each Contracting Party shall allow fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete freely in providing the international air transport governed by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the agreed services it offers on the specified routes based upon its commercial considerations in the marketplace as agreed from time to time between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the airlines designated by the other Contracting Party, except as may be required for customs,

technical, operational, air traffic management safety, environmental or health protection 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 limit 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 specified under this Agreement.

5. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdictions to eliminate all forms of discrimination and anti-competitive or predatory practices in the exercise of the rights and entitlements set out in this Agreement.

ARTICLE 13

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 shall take appropriate corrective action. Failure by the 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 authorised 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 series 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 purpose 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 authorisation 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 denial 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 paragraphs 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 either State and in respect of the operating authorisation of that airline.

ARTICLE 14

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 on 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 at Montreal on 1 March 1991;

and any other multilateral agreement governing aviation security 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 of their registry or 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 act 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 screen passengers, crew, carry-on items and to carry out appropriate security checks on baggage, cargo, mail and aircraft stores prior to and during boarding or loading.

7. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

8. 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 and safely such incident or threat thereof.

9. 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. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days 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 15
SOCIAL ASPECTS

1. The Parties reaffirm their commitment, in accordance with their obligations deriving from the membership of the International Labour Organization (ILO), and the ILO Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work and its Follow-up, adopted by the International Labour Conference at its 86th Session in 1998, to respect, promote and effectively implement and apply the Fundamental Rights and Principles at Work, to the extent of their respective ratifications.

2. The Parties shall through their laws, regulations and practices promote high levels of protection in the labour and social domain of the civil aviation sector.

ARTICLE 16
ENVIRONMENTAL PROTECTION

1. The Contracting Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation.

2. The Contracting Parties agree with regard to operations between their respective territories to implement the ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs) of Annex 16 and the existing ICAO policy and guidance on environmental protection.

3. The Contracting Parties recognise the importance of working together and within the framework of multilateral discussions on matters of environmental protection.

ARTICLE 17
PROVISION OF STATISTICS

The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, with statistics of traffic uplifted from and discharged in the territory of that other Contracting Party for information purposes subject to the laws and regulations of each Contracting Party.

ARTICLE 18
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, unless otherwise agreed upon by both Contracting Parties.

ARTICLE 19
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 through 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. Modifications 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.

ARTICLE 20
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 in 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 considers that he is a national of a state, which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, 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. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 4 of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

ARTICLE 21

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 cases, 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 22

REGISTRATION

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

ARTICLE 23
ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall be provisionally made effective thirty (30) days after the date of signature.

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.

The Air Transport Agreement between the Austrian Federal Government and the Government of The United Arab Emirates, signed on 23 May 1990, shall be terminated and replaced by this Agreement on the date of the entry into force of this Agreement.

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

Done in duplicate at Vienna this 4th day of July 2023 in the German, Arabic and English languages, all texts being equally authentic. In the case of differences in interpretation of provisions of this Agreement the English text shall prevail.

**FOR THE AUSTRIAN FEDERAL
GOVERNMENT**

**FOR THE GOVERNMENT OF
THE UNITED ARAB EMIRATES**

Peter Launsky-Tieffenthal

Hamad Ali Al Kaabi

A N N E X

Section I:

- A. The airline(s) designated by the Republic of 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 the UAE	Any points

- B. The airline(s) designated by the United Arab Emirates 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 the UAE	Any points	Points in Austria	Any points

Section II:

Any intermediate points and any 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:

Air carriers of both Parties may on any or all flights and at their option:

- a) operate flights in either or both directions;
- b) combine different flight numbers within one aircraft operation;
- c) serve intermediate and beyond points, as specified in Section I of this Annex, and points in the territories of the Parties in any combination and in any order;
- d) omit stops at any point or points;
- e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point;

- f)** make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Party;
- g)** carry transit traffic through the other Party's territory; and
- h)** combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates.

[TEXT IN GERMAN – TEXTE EN ALLEMAND]

LUFTVERKEHRSABKOMMEN

ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG UND DER REGIERUNG DER VEREINIGTEN ARABISCHEN EMIRATE

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung der Vereinigten Arabischen Emirate, im Folgenden als "Vertragsparteien" bezeichnet, sind Vertragsparteien des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegt wurde;

in dem Wunsch, den internationalen Luftverkehr in sicherer und geordneter Weise zu organisieren und die internationale Zusammenarbeit in Bezug auf diesen Verkehr so weit wie möglich zu fördern, und

in dem Wunsch, ein Abkommen zu schließen, um die Entwicklung des Luftverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu fördern,

sind sie wie folgt übereingekommen:

Artikel 1 Begriffsbestimmungen	
Artikel 2 Einräumung von Rechten	
Artikel 3 Benennung und Widerruf	
Artikel 4 Anwendbarkeit von Gesetzen und Verordnungen	
Artikel 5 Befreiung von Zöllen und anderen Abgaben	
Artikel 6 Besteuerung	
Artikel 7 Nutzungsentgelte	
Artikel 8 Verkehr im direkten Transit	
Artikel 9 Anerkennung von Bescheinigungen und Lizenzen	
Artikel 10 Preisgestaltung	
Artikel 11 Handelsvertretungen und Möglichkeiten	
Artikel 12 Grundsätze für den Betrieb vereinbarter Dienste	
Artikel 13 Flugsicherheit	
Artikel 14 Sicherheit im Luftverkehr	
Artikel 15 Soziale Aspekte	
Artikel 16 Schutz der Umwelt	
Artikel 17 Bereitstellung von Statistiken	
Artikel 18 Konsultationen	
Artikel 19 Änderungen	
Artikel 20 Beilegung von Streitigkeiten	
Artikel 21 Beendigung	
Artikel 22 Eintragung	
Artikel 23 Inkrafttreten	
Anhang	

ARTIKEL 1

BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Für die Zwecke dieses Abkommens:

a) Der Begriff "Luftfahrtbehörden" bezeichnet im Falle der österreichischen Bundesregierung das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und im Falle der Regierung der Vereinigten Arabischen Emirate die General Civil Aviation Authority oder in beiden Fällen jede Person oder Stelle, die befugt ist, die derzeit von den genannten Behörden ausgeübten Funktionen oder ähnliche Funktionen wahrzunehmen;

b) Der Begriff "vereinbarte Dienste" bezeichnet den internationalen Linienflugverkehr auf der/den im Anhang zu diesem Abkommen angegebenen Strecke(n) zur Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post, getrennt oder in Kombination, gemäß Artikel 12 dieses Abkommens.

c) Der Ausdruck "Abkommen" bezeichnet das am siebten Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung eröffnete Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, einschließlich aller nach Artikel 90 dieses Abkommens angenommenen Anhänge und aller Änderungen der Anhänge oder des Abkommens nach den Artikeln 90 und 94 Buchstabe a) dieses Abkommens, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien wirksam sind;

d) Der Begriff "Anhang" bezeichnet den Anhang zu diesem Abkommen, einschließlich aller Änderungen, die daran gemäß diesem Abkommen vorgenommen werden. Der Anhang ist Bestandteil des Abkommens, und alle Bezugnahmen auf das Abkommen schließen die Bezugnahme auf den Anhang ein, sofern nichts anderes bestimmt ist;

e) Der Begriff "Kapazität" bedeutet in Bezug auf vereinbarte Dienste die verfügbare Nutzlast des auf diesen Diensten eingesetzten Luftfahrzeugs, multipliziert mit der

Häufigkeit, mit der dieses Luftfahrzeug in einem bestimmten Zeitraum auf einer Strecke oder einem Streckenabschnitt eingesetzt wird;

f) Die Begriffe "Luftverkehrsdienst", "internationaler Luftverkehrsdienst", "Luftfahrtunternehmen" und "Zwischenlandung zu Nichtverkehrszwecken" haben die ihnen in Artikel 96 des Übereinkommens zugewiesene Bedeutung;

g) Der Begriff "bezeichnetes Luftfahrtunternehmen" bezeichnet jedes Luftfahrtunternehmen, das gemäß Artikel 3 dieses Abkommens bezeichnet und zugelassen wurde;

h) Der Begriff "intermodaler Verkehr" bezeichnet die öffentliche entgeltliche oder angemietete Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post mit Luftfahrzeugen und einem oder mehreren Landverkehrsträgern, getrennt oder in Kombination;

i) Der Begriff "Preis" bezeichnet die Flugpreise und/oder Luftfrachtraten, die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post zu zahlen sind, sowie die Bedingungen (einschließlich etwaiger Sonderbedingungen für die Beförderung von Post), unter denen diese Preise gelten. (Diese Begriffsbestimmung umfasst gegebenenfalls auch die Beförderung auf dem Landweg in Verbindung mit dem internationalen Luftverkehr und die Bedingungen, unter denen sie gelten);

j) Der Begriff "Selbstabfertigung" bezeichnet eine Situation, in der der Flughafenutzer eine oder mehrere Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten unmittelbar für sich selbst erbringt und keinen wie auch immer gearteten Vertrag mit einem Dritten über die Erbringung dieser Dienste abschließt; im Sinne dieser Begriffsbestimmung gelten Flughafenutzer untereinander nicht als Dritte, wenn:

- a) die eine die Mehrheit in der anderen hat, oder
- b) ein einziges Gremium jeweils eine Mehrheitsbeteiligung hat;

k) Der Begriff "festgelegte Strecke" bezeichnet eine im Anhang zu diesem Abkommen festgelegte Strecke;

l) Der Begriff "Gebiet" hat die ihm in Artikel 2 des Übereinkommens zugewiesene Bedeutung;

m) Der Begriff "Nutzungsentgelte" bezeichnet ein Entgelt, das den Luftfahrtunternehmen (für Luftfahrzeuge, ihre Besatzungen, Fluggäste, Gepäck, Fracht und gegebenenfalls Post) von den zuständigen erhebenden Behörden für die Bereitstellung von Flughafeninfrastruktur, Flughafenumwelt-, Flugnavigations- oder Luftsicherheitseinrichtungen oder -diensten, einschließlich damit verbundener Dienste und Einrichtungen, berechnet wird oder von ihnen erhoben werden darf.

n) Bezugnahmen in diesem Abkommen auf Staatsangehörige der Republik Österreich sind als Bezugnahmen auf Staatsangehörige der Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu verstehen;

o) Bezugnahmen in diesem Abkommen auf Luftfahrtunternehmen der Republik Österreich und der Vereinigten Arabischen Emirate sind als Bezugnahmen auf die von der Republik Österreich bzw. den Vereinigten Arabischen Emiraten benannten Luftfahrtunternehmen zu verstehen;

p) Bezugnahmen in diesem Abkommen auf die "EU-Verträge" sind als Bezugnahmen auf den Vertrag über die Europäische Union und den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu verstehen;

q) Bezugnahmen in diesem Übereinkommen auf die "Europäische Freihandelsgemeinschaft" sind als Bezugnahmen auf ihre Mitgliedstaaten Island, Liechtenstein, Norwegen und die Schweiz zu verstehen.

ARTIKEL 2

EINRÄUMUNG VON RECHTEN

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte zum Zwecke der Durchführung von internationalen Linienflugdiensten auf den im Anhang zu diesem Abkommen aufgeführten Strecken.

2. Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Abkommens genießen die von jeder Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen bei der Durchführung der vereinbarten Flugdienste auf den angegebenen Strecken die folgenden Rechte:

a) das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen, und

b) Das Recht, in seinem Hoheitsgebiet zu nicht verkehrsbedingten Zwecken anzuhalten.

c) Das Recht, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei an den im Anhang genannten Punkten Zwischenstopps einzulegen, um Fahrgäste, Gepäck, Fracht, einschließlich Post, einzeln oder zusammen an Bord zu nehmen und auszusteigen.

3. Die Gewährung von Verkehrsrechten nach Absatz 2 umfasst nicht die Gewährung des Rechts, Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post zwischen Punkten im Gebiet der Vertragspartei, die die Rechte gewährt, und Punkten im Gebiet eines Drittlandes oder umgekehrt zu befördern ("Rechte der fünften Freiheit"). Verkehrsrechte der fünften Freiheit werden nur auf der Grundlage einer vorherigen Vereinbarung zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien gemäß dem Anhang gewährt.

4. Absatz 2 ist nicht so zu verstehen, dass den von einer Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmen das Vorrecht eingeräumt wird, im Gebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck und Fracht einschließlich Post gegen Entgelt oder

Miete an Bord zu nehmen, die für einen anderen Ort im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind ("Kabotage").

5. Ist ein benanntes Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei aufgrund eines bewaffneten Konflikts, politischer Unruhen oder Entwicklungen oder besonderer und außergewöhnlicher Umstände nicht in der Lage, einen Flugdienst auf seiner normalen Streckenführung durchzuführen, so bemüht sich die andere Vertragspartei nach besten Kräften, die Fortsetzung des Flugdienstes durch eine geeignete, von den Vertragsparteien einvernehmlich beschlossene vorübergehende Regelung der Streckenführung zu erleichtern.

6. Die benannten Luftfahrtunternehmen haben das Recht, alle von den Vertragsparteien bereitgestellten Luftstraßen, Flughäfen und sonstigen Einrichtungen diskriminierungsfrei zu nutzen.

ARTIKEL 3 BENENNUNG UND WIDERRUF

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, der anderen Vertragspartei schriftlich ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen für die Durchführung der vereinbarten Dienste auf den angegebenen Strecken zu benennen und die Benennung eines Luftfahrtunternehmens zu widerrufen oder ein zuvor benanntes Luftfahrtunternehmen durch ein anderes zu ersetzen.

2. Die Benennung erfolgt durch schriftliche Mitteilung zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien auf diplomatischem Wege.

3. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von dem von der anderen Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen den Nachweis verlangen, dass es die Voraussetzungen erfüllt, die nach den von diesen Behörden auf den Betrieb des internationalen Luftverkehrs angewandten Gesetzen und sonstigen Vorschriften in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens vorgeschrieben sind.

4. Nach Erhalt einer solchen Benennung erteilt die andere Vertragspartei unverzüglich die entsprechenden Ermächtigungen und Genehmigungen, sofern dies verfahrensmäßig möglich ist:

a) Im Falle eines von der Republik Österreich benannten Luftfahrtunternehmens:

- (i) es ist im Hoheitsgebiet der Republik Österreich gemäß den EU-Verträgen niedergelassen und verfügt über eine gültige Betriebsgenehmigung gemäß dem Recht der Europäischen Union; und
- (ii) der für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige Mitgliedstaat der Europäischen Union eine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen ausübt und aufrechterhält und die zuständige Luftfahrtbehörde in der Bezeichnung eindeutig angegeben ist; und
- (iii) das Luftfahrtunternehmen sich unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder von Staaten der Europäischen Freihandelsgemeinschaft und/oder von Staatsangehörigen dieser Staaten befindet und von diesen tatsächlich kontrolliert wird; und
- (iv) das Luftfahrtunternehmen seine Hauptniederlassung in der Republik Österreich (oder in dem Mitgliedstaat, von dem es die gültige Betriebsgenehmigung erhalten hat) hat.

b) Im Falle eines von den Vereinigten Arabischen Emiraten designierten Luftfahrtunternehmens:

- (i) es ist im Hoheitsgebiet der Vereinigten Arabischen Emirate niedergelassen und verfügt über eine gültige Betriebsgenehmigung nach dem geltenden Recht der Vereinigten Arabischen Emirate; und
- (ii) die Vereinigten Arabischen Emirate üben eine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen aus und

- erhalten es aufrecht und sind für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständig; und
- (iii) das Luftfahrtunternehmen befindet sich unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum der Vereinigten Arabischen Emirate und/oder ihrer Staatsangehörigen und wird tatsächlich von diesen kontrolliert.

5. Jede Vertragspartei kann die Betriebsgenehmigung oder die technischen Erlaubnisse eines von der anderen Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmens verweigern, widerrufen, aussetzen oder einschränken, wenn:

a) Im Falle eines von der Republik Österreich designierten Luftfahrtunternehmens:

- (i) dieses nicht im Hoheitsgebiet der Republik Österreich im Sinne der EU-Verträge niedergelassen ist oder nicht über eine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union verfügt; oder
- (ii) der für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige Mitgliedstaat der Europäischen Union keine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen ausübt oder aufrechterhält oder die zuständige Luftfahrtbehörde in der Bezeichnung nicht eindeutig angegeben ist; oder
- (iii) das Luftfahrtunternehmen sich nicht unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder von Staatsangehörigen dieser Staaten befindet oder von diesen tatsächlich kontrolliert wird; oder
- (iv) das Luftfahrtunternehmen seine Hauptniederlassung nicht in der Republik Österreich/dem Mitgliedstaat hat, von dem es die Betriebsgenehmigung erhalten hat; oder
- (v) das Luftfahrtunternehmen über einen Luftverkehrsbetreiberschein verfügt, der von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen

Union ausgestellt wurde, und nachgewiesen werden kann, dass das Unternehmen bei Ausübung der sich aus dem vorliegenden Abkommen ergebenden Verkehrsrechte auf einer den anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union berührenden Strecke, einschließlich des Betriebs eines Dienstes, der als durchgehender Dienst vermarktet wird oder einen solchen darstellt, verkehrsrechtliche Einschränkungen, die sich aus einem bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen den Vereinigten Arabischen Emiraten und dem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union ergeben, missachten würde; oder

- (vi) das Luftfahrtunternehmen über einen Luftverkehrsbetreiberschein verfügt, der von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgestellt wurde, und kein bilaterales Luftverkehrsabkommen zwischen den Vereinigten Arabischen Emiraten und dem betreffenden Mitgliedstaat der Europäischen Union besteht, und nachgewiesen werden kann, dass dem/den von den Vereinigten Arabischen Emiraten benannten Luftfahrtunternehmen die für die Durchführung des geplanten Flugbetriebs erforderlichen Verkehrsrechte nicht auf Gegenseitigkeitsbasis gewährt werden.

b) Im Falle eines von den Vereinigten Arabischen Emiraten benannten Luftfahrtunternehmens

- (i) es nicht im Hoheitsgebiet der Vereinigten Arabischen Emirate niedergelassen ist oder nicht über eine gültige Betriebsgenehmigung nach dem geltenden Recht der Vereinigten Arabischen Emirate verfügt; oder
- (ii) die Vereinigten Arabischen Emirate keine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen ausüben oder aufrechterhalten oder die Vereinigten Arabischen Emirate nicht für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständig sind; oder

- (iii) das Luftfahrtunternehmen sich nicht unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum der Vereinigten Arabischen Emirate und/oder ihrer Staatsangehörigen befindet oder von diesen tatsächlich kontrolliert wird.

6. Wurde ein Luftfahrtunternehmen gemäß diesem Artikel benannt und zugelassen, kann es jederzeit mit der Durchführung der vereinbarten Dienste in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Abkommens beginnen.

7. Sofern nicht sofortige Maßnahmen erforderlich sind, um Verstöße gegen die oben genannten Gesetze und sonstigen Vorschriften zu verhindern, oder sofern nicht die Sicherheit Maßnahmen gemäß Artikel 13 (Sicherheit) oder Artikel 14 (Gefahrenabwehr) erfordert, werden die in Absatz 5 dieses Artikels genannten Rechte erst nach Konsultationen zwischen den Luftfahrtbehörden gemäß Artikel 18 (Konsultationen) dieses Abkommens ausgeübt.

ARTIKEL 4

ANWENDBARKEIT VON GESETZEN UND VORSCHRIFTEN

1. Die Rechts- und Verwaltungsvorschriften einer Vertragspartei gelten für die Navigation und den Betrieb der Luftfahrzeuge der von der anderen Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmen beim Einflug in das Gebiet der ersten Vertragspartei, beim Überflug, beim Aufenthalt im Gebiet der zweiten Vertragspartei und beim Abflug aus dem Gebiet der ersten Vertragspartei.

2. Die Rechts- und Verwaltungsvorschriften einer Vertragspartei über den Einflug in ihr Gebiet, den Aufenthalt in ihrem Gebiet und den Ausflug aus ihrem Gebiet für Fluggäste, Gepäck, Besatzung, Fracht und Post, wie z. B. Einreise-, Ausreise-, Auswanderungs-, Einwanderungs-, Zoll-, Gesundheits- und Quarantäneformalitäten, gelten für Fluggäste, Gepäck, Besatzung, Fracht und Post, die von Luftfahrzeugen der von der anderen Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmen befördert werden, solange sie sich in deren Gebiet befinden.

3. Jede Vertragspartei gestattet den benannten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei, in ihrem Hoheitsgebiet Maßnahmen zu ergreifen (z. B. den Einsatz von Dokumentenspezialisten), um sicherzustellen, dass nur Personen befördert werden, die die erforderlichen Voraussetzungen für die Einreise in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei oder die Durchreise durch dieses erfüllen und im Besitz der erforderlichen Reisedokumente sind.

4. Jede Vertragspartei übermittelt der anderen Vertragspartei auf Anfrage Kopien der in diesem Artikel genannten einschlägigen Gesetze und Vorschriften.

5. Keine Vertragspartei darf bei der Anwendung der in diesem Artikel vorgesehenen Gesetze, Vorschriften und Verfahren ihren eigenen oder anderen Luftfahrtunternehmen Vorrang vor den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei einräumen.

ARTIKEL 5

BEFREIUNG VON ZÖLLEN UND ANDEREN ABGABEN

1. Luftfahrzeuge, die von den von jeder Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen im internationalen Verkehr eingesetzt werden, sowie deren reguläre Ausrüstung, Treibstoff- und Schmierstoffvorräte und die an Bord dieser Luftfahrzeuge befindlichen Vorräte (einschließlich Nahrungsmittel, Getränke, Spirituosen und Tabak) sind bei der Ankunft im Gebiet der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Kontrollgebühren und sonstigen Abgaben oder Steuern befreit, sofern diese Ausrüstungen und Vorräte bis zu ihrer Wiederausfuhr an Bord des Luftfahrzeugs bleiben.

2. Von denselben Zöllen und Steuern, mit Ausnahme der der erbrachten Leistung entsprechenden Gebühren, sind ferner befreit:

- a) Luftfahrzeugvorräte, die im Gebiet einer Vertragspartei innerhalb der von den zuständigen Behörden dieser Vertragspartei festgelegten Grenzen an Bord genommen werden und zur Verwendung an Bord des

auf einer bestimmten Strecke der anderen Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeugs bestimmt sind;

- b) Ersatzteile, Triebwerke und Bodenausrüstungen, die in das Gebiet einer der Vertragsparteien zur Wartung oder Instandsetzung von Luftfahrzeugen verbracht werden, die auf einer bestimmten Strecke von dem/den benannten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei eingesetzt werden;
- c) Treib- und Schmierstoffe sowie technische Verbrauchsgüter, die zur Versorgung von Luftfahrzeugen bestimmt sind, die auf einer bestimmten Strecke von dem (den) bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei betrieben werden, auch wenn diese Güter auf dem Teil der Reise über dem Gebiet der Vertragspartei verwendet werden sollen, in dem sie an Bord genommen werden;
- d) Druckerzeugnisse, einschließlich Druckerzeugnisse, die das Abzeichen des Luftfahrtunternehmens tragen, sowie übliches Werbe- und Verkaufsförderungsmaterial, das von dem Luftfahrtunternehmen gemäß den zollrechtlichen Vorschriften jeder Vertragspartei unentgeltlich verteilt wird, die zur Verwendung oder Verteilung in das Gebiet der anderen Vertragspartei eingeführt oder im Gebiet einer Vertragspartei geliefert und zur Verwendung in abgehenden Luftfahrzeugen eines im internationalen Luftverkehr tätigen Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei an Bord genommen werden, auch wenn diese Vorräte auf einem Teil der über dem genannten Gebiet durchgeführten Reise verwendet werden sollen; und
- e) Uniformen für das Personal, Computer und Flugscheindrucker für die Reservierung und Ausstellung von Flugscheinen, die zur Verwendung durch ein Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind, sofern sie vorübergehend in das Gebiet der anderen Vertragspartei eingeführt und innerhalb von höchstens 24 Monaten wiederausgeführt werden.

Die unter den Buchstaben a), b), c), d) und e) dieses Absatzes genannten Materialien können unter zollamtlicher Überwachung oder Kontrolle aufbewahrt werden.

3. Die reguläre Bordausrüstung sowie die an Bord der Luftfahrzeuge einer Vertragspartei befindlichen Materialien und Vorräte dürfen im Gebiet der anderen Vertragspartei nur mit Zustimmung der Zollbehörden dieser Vertragspartei ausgeladen werden. In diesem Fall können sie bis zur Wiederausfuhr oder bis zur anderweitigen Verfügung über sie in Übereinstimmung mit den Zollvorschriften unter die Überwachung dieser Behörden gestellt werden.

4. Die in diesem Artikel vorgesehenen Befreiungen können auch in Anspruch genommen werden, wenn das (die) bezeichnete(n) Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei mit einem anderen Luftfahrtunternehmen, dem von der anderen Vertragspartei ebenfalls solche Befreiungen gewährt werden, einen Vertrag über den Verleih oder die Verbringung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Gegenstände in das Gebiet der anderen Vertragspartei geschlossen hat.

ARTIKEL 6

STEUERN

1. Gewinne aus dem Betrieb von Luftfahrzeugen im internationalen Verkehr können nur im Gebiet der Vertragspartei besteuert werden, in der sich der Ort der tatsächlichen Geschäftsleitung des Unternehmens befindet.

2. Kapital, das durch im internationalen Verkehr betriebene Luftfahrzeuge und durch bewegliches Vermögen, das zum Betrieb dieser Luftfahrzeuge gehört, repräsentiert wird, kann nur im Gebiet der Vertragspartei besteuert werden, in der sich der Ort der tatsächlichen Geschäftsleitung des Unternehmens befindet.

3. Besteht zwischen den Vertragsparteien ein besonderes Abkommen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen, so sind die Bestimmungen dieses Abkommens maßgebend.

ARTIKEL 7

BENUTZERGEBÜHREN

1. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass die Benutzungsgebühren, die ihre zuständigen Gebühren erhebenden Behörden oder Stellen den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei für die Nutzung von Einrichtungen und Diensten der Flugnavigation und Flugverkehrskontrolle, der Flughafeninfrastruktur, der Luftsicherheit und damit zusammenhängender Einrichtungen und Dienste auferlegen können, gerecht, angemessen, nicht ungerechtfertigt diskriminierend und gleichmäßig auf die Benutzerkategorien verteilt sind. Diese Entgelte können die vollen Kosten widerspiegeln, die den zuständigen Entgelt erhebenden Behörden oder Stellen durch die Bereitstellung der entsprechenden Flughafen- und Luftsicherheitseinrichtungen und -dienste auf dem betreffenden Flughafen oder innerhalb des Flughafensystems entstehen, dürfen diese jedoch nicht überschreiten. Diese Entgelte können eine angemessene Verzinsung der Vermögenswerte nach Abschreibung enthalten. Einrichtungen und Dienste, für die Nutzungsentgelte erhoben werden, müssen auf einer effizienten und wirtschaftlichen Grundlage bereitgestellt werden. In jedem Fall werden diese Entgelte von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei zu Bedingungen erhoben, die nicht ungünstiger sind als die günstigsten Bedingungen, die jedem anderen Luftfahrtunternehmen zum Zeitpunkt der Entgeltfestsetzung zur Verfügung stehen.

2. Jede Vertragspartei fördert Konsultationen zwischen den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen in ihrem Gebiet und den Luftfahrtunternehmen und/oder ihren Vertretungsorganen, die die Dienste und Einrichtungen nutzen, und fördert, dass die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen und die Luftfahrtunternehmen oder ihre Vertretungsorgane die Informationen austauschen, die erforderlich sind, um eine genaue Überprüfung der Angemessenheit der Gebühren in Übereinstimmung mit den Grundsätzen der Absätze 1 und 2 dieses Artikels zu ermöglichen. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass die zuständigen Gebühren erhebenden Behörden oder Stellen den Benutzern

jeden Vorschlag für Änderungen der Benutzungsgebühren mit einer angemessenen Frist mitteilen, damit diese Behörden die von den Benutzern geäußerten Auffassungen berücksichtigen können, bevor Änderungen vorgenommen werden.

3. In Streitbeilegungsverfahren gemäß Artikel 20 (Streitbeilegung) dieses Abkommens wird keine der Vertragsparteien als gegen eine Bestimmung dieses Artikels verstoßend angesehen, es sei denn:

- a) dass sie es unterlässt, innerhalb einer angemessenen Frist eine Überprüfung der von der anderen Vertragspartei beanstandeten Gebühr oder Praxis vorzunehmen; oder
- b) dass nach einer solchen Überprüfung nicht alle ihr zur Verfügung stehenden Maßnahmen ergreift, um eine mit diesem Artikel unvereinbare Gebühr oder Praxis abzustellen.

ARTIKEL 8

VERKEHR IM DIREKTEN TRANSIT

Fluggäste, Gepäck und Fracht, einschließlich Post, die sich im unmittelbaren Transit durch das Gebiet einer der Vertragsparteien befinden und den dafür vorgesehenen Bereich des Flughafens nicht verlassen, sind von Zöllen, Gebühren und ähnlichen Abgaben befreit.

ARTIKEL 9

ANERKENNUNG VON BESCHEINIGUNGEN UND LIZENZEN

1. Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Lizenzen, die in Übereinstimmung mit den Rechts- und Verwaltungsvorschriften einer Vertragspartei, im Falle der Republik Österreich auch mit den Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Europäischen Union, ausgestellt oder für gültig erklärt wurden und deren Gültigkeitsdauer noch nicht abgelaufen ist, werden von der anderen Vertragspartei für die Zwecke der Durchführung der vereinbarten Dienste als gültig anerkannt, vorausgesetzt, dass diese Zeugnisse oder Lizenzen ausgestellt oder für gültig erklärt

wurden und den im Rahmen des Abkommens von Chicago festgelegten Mindeststandards entsprechen oder darüber hinausgehen.

2. Absatz 1 gilt auch für ein von der Republik Österreich benanntes Luftfahrtunternehmen, 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 Befähigungszeugnissen und Erlaubnissen, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei oder einem anderen Staat erteilt oder für gültig erklärt worden sind, für Flüge über ihr eigenes Hoheitsgebiet zu verweigern.

ARTIKEL 10

PREISE

1. Jede Vertragspartei lässt zu, dass die Preise für den Linienflugverkehr von jedem Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage seiner wirtschaftlichen Erwägungen auf dem Markt frei festgelegt werden.

2. Das Eingreifen der Vertragsparteien ist auf folgende Fälle beschränkt:

a) Verhinderung von unangemessen diskriminierenden Preisen oder Praktiken, deren dauerhafte Anwendung ein wettbewerbswidriges Verhalten darstellt, das die Lähmung eines Wettbewerbers oder den Ausschluss eines Wettbewerbers von einer bestimmten Strecke zur Folge hat oder haben kann oder soll;

b) Schutz der Verbraucher vor unangemessen hohen oder restriktiven Preisen, die auf den Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung oder auf abgestimmte Verhaltensweisen von Luftfahrtunternehmen zurückzuführen sind; und

c) Schutz der Fluggesellschaften vor künstlich niedrigen Preisen.

3. Die Preise für den internationalen Linienflugverkehr zwischen den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien sind nicht zu hinterlegen. Ungeachtet dessen stellen die benannten Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien auf Anfrage Informationen über historische und bestehende Preise, soweit verfügbar, zur Verfügung.

ARTIKEL 11

HANDELSVERTRETUNG UND MÖGLICHKEITEN

1. Vertretung von Luftfahrtunternehmen

Den von jeder Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen wird gestattet:

- a) im Gebiet der anderen Vertragspartei Büros für die Förderung des Luftverkehrs und den Verkauf von Flugscheinen, Nebenleistungen sowie, in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften der anderen Vertragspartei, andere für die Erbringung von Luftverkehrsleistungen erforderliche Einrichtungen zu errichten;
- b) im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei - in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften der anderen Vertragspartei über die Einreise, den Aufenthalt und die Beschäftigung - leitendes, kaufmännisches, technisches, betriebliches und sonstiges Fachpersonal, das im Zusammenhang mit der Erbringung von Luftverkehrsleistungen erforderlich ist, einzuführen und zu unterhalten;
- c) Dieser Personalbedarf kann nach Wahl der benannten Luftfahrtunternehmen durch eigenes Personal beliebiger Staatsangehörigkeit oder durch Inanspruchnahme der Dienste anderer Organisationen, Unternehmen oder Luftfahrtunternehmen gedeckt werden, die im Gebiet der anderen Vertragspartei tätig und zur Erbringung solcher Dienste im Gebiet dieser Vertragspartei berechtigt sind.

- d) die Vertreter und das Personal unterliegen den geltenden Gesetzen und sonstigen Vorschriften der anderen Vertragspartei. In Übereinstimmung mit diesen Gesetzen und Vorschriften erteilt jede Vertragspartei den in Absatz 1 genannten Vertretern und dem Personal so bald wie möglich die erforderlichen Arbeitsgenehmigungen, nationalen Arbeitsvisa, Aufenthaltsgenehmigungen oder andere ähnliche Dokumente, sofern alle Bedingungen erfüllt sind; und
- e) treffen die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die von der anderen Vertragspartei benannten Vertretungen der Luftfahrtunternehmen ihre Tätigkeit ordnungsgemäß ausüben können.

2. Verkauf, Umwandlung und Übertragung von Mitteln und Einnahmen

- a) Jedes Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei kann den Verkauf von Luftbeförderungen und damit zusammenhängenden Nebenleistungen im Gebiet der anderen Vertragspartei unmittelbar und/oder nach eigenem Ermessen durch seine Verkaufsagenten, andere von dem Luftfahrtunternehmen benannte Vermittler, durch ein anderes Luftfahrtunternehmen oder über das Internet betreiben. Jedes Luftfahrtunternehmen hat das Recht, solche Beförderungen und damit zusammenhängende Nebenleistungen zu verkaufen, und es steht jeder Person frei, solche Beförderungen und Nebenleistungen in der Währung des betreffenden Gebiets oder in frei konvertierbaren Währungen gemäß den örtlichen Währungsvorschriften zu kaufen.
- b) Jedes Luftfahrtunternehmen hat das Recht, Einkünfte aus dem Gebiet der anderen Vertragspartei in frei konvertierbare Währungen umzurechnen und in sein Heimatgebiet oder in das Land oder die Länder seiner Wahl gemäß den geltenden Vorschriften und Gesetzen zu überweisen. Die Umrechnung und Überweisung ist unverzüglich und ohne diesbezügliche Beschränkungen oder Besteuerung zu dem amtlichen Wechselkurs zuzulassen, der für laufende Transaktionen und Überweisungen an dem Tag gilt, an dem das Luftfahrtunternehmen den ersten Überweisungsantrag stellt. Gibt es keinen

amtlichen Umrechnungskurs, so erfolgt die Umrechnung und Überweisung auf der Grundlage der geltenden Devisenmarktkurse.

c) Die Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei sind berechtigt, örtliche Ausgaben, einschließlich Flughafengebühren und Treibstoffkäufe, im Gebiet der anderen Vertragspartei in Landeswährung zu bezahlen. Nach eigenem Ermessen können die Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei solche Ausgaben im Gebiet der anderen Vertragspartei in frei konvertierbaren Währungen in Übereinstimmung mit den örtlichen Währungsvorschriften bezahlen.

3. Bodenabfertigung

Jedes benannte Luftfahrtunternehmen hat das Recht, seine eigenen Bodenabfertigungsdienste ("Selbstabfertigung") im Gebiet der anderen Vertragspartei zu erbringen oder diese Dienste ganz oder teilweise nach eigenem Ermessen mit einem der für die Erbringung solcher Dienste zugelassenen Dienstleister zu beauftragen ("Fremdabfertigung"). Sofern oder solange die für die Bodenabfertigung im Gebiet einer Vertragspartei geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften die Freiheit der Fremd- oder Selbstabfertigung verhindern oder einschränken, wird jedes benannte Luftfahrtunternehmen hinsichtlich des Zugangs zur Selbstabfertigung und zu den von einem oder mehreren Anbietern erbrachten Bodenabfertigungsdiensten auf nichtdiskriminierender Grundlage behandelt.

4. Leasing

In Übereinstimmung mit den einschlägigen nationalen Gesetzen und sonstigen Vorschriften der beiden Vertragsparteien sind die benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei berechtigt, die vereinbarten Dienste unter Einsatz von Luftfahrzeugen mit oder ohne Besatzung zu erbringen, die von beliebigen Leasinggebern, auch aus Drittländern, geleast werden, sofern alle an solchen Vereinbarungen Beteiligten die Bedingungen erfüllen, die in den von den Vertragsparteien üblicherweise auf solche Vereinbarungen angewandten Gesetzen und sonstigen Vorschriften vorgeschrieben sind.

5. Code Share

Bei der Durchführung von Diensten im Rahmen dieses Abkommens kann jedes benannte Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei kooperative Marketingvereinbarungen, wie z. B. Code-Sharing-Vereinbarungen, treffen:

- a)** ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien; und
- b)** ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen aus einem Drittland; und
- c)** jeder Anbieter von Land- oder Seeverkehr;

unter der Voraussetzung, dass i) alle beteiligten Luftfahrtunternehmen über die entsprechende Genehmigung in Form von Verkehrslenkungsrechten oder Verkehrsrechten verfügen und ii) die Vereinbarungen den normalerweise für solche Vereinbarungen geltenden Anforderungen entsprechen. Bei Personenbeförderungen, die im Rahmen von Codesharing verkauft werden, ist der Käufer am Verkaufsort oder auf jeden Fall vor dem Einsteigen darüber zu informieren, welche Verkehrsunternehmen die einzelnen Abschnitte des Dienstes durchführen werden.

Die benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei können auch Code-Sharing-Dienste zwischen beliebigen Punkten im Gebiet der anderen Vertragspartei anbieten, sofern diese Dienste von einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden, die über die entsprechende Genehmigung verfügen.

Das Recht auf Zwischenlandung kann von den vermarktenden Luftfahrtunternehmen auf allen Code-Sharing-Diensten ausgeübt werden.

6. Intermodaler Verkehr

Vorbehaltlich der Gesetze und sonstigen Vorschriften jeder Vertragspartei ist es den benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei gestattet, in Verbindung mit dem Luftverkehr intermodalen Verkehr nach oder von beliebigen Punkten in den Gebieten der Vertragsparteien oder von Drittländern durchzuführen. Die Luftfahrtunternehmen können sich dafür entscheiden, den intermodalen Verkehr selbst durchzuführen oder ihn durch Vereinbarungen, einschließlich Code-Sharing,

mit anderen Verkehrsträgern zu erbringen. Solche intermodalen Dienste können als durchgehender Dienst und zu einem einzigen Preis für die kombinierte Beförderung im Luftverkehr und im intermodalen Verkehr angeboten werden, sofern Fluggäste und Verloader über die Anbieter der betreffenden Beförderung informiert werden.

7. Wartung, Instandhaltung oder Reparatur von Luftfahrzeugen

Jedes benannte Luftfahrtunternehmen hat das Recht, die Wartung, Instandhaltung oder Instandsetzung von Luftfahrzeugen im Gebiet der anderen Vertragspartei selbst vorzunehmen oder diese Dienstleistungen ganz oder teilweise nach eigenem Ermessen an einen der für die Erbringung solcher Dienstleistungen zugelassenen und auf den jeweiligen Flughäfen lizenzierten Dienstleister zu vergeben. Die Instandhaltung und Mängelbeseitigung kann auch für Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden, wenn:

- a) die eine die Mehrheit in der anderen hat, oder
- b) ein einziges Gremium hat jeweils eine Mehrheitsbeteiligung.

ARTIKEL 12

GRUNDSÄTZE FÜR DEN BETRIEB VEREINBARTER DIENSTE

1. Jede Vertragspartei räumt den benannten Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien faire und gleiche Chancen für einen freien Wettbewerb bei der Erbringung des durch dieses Abkommen geregelten internationalen Luftverkehrs ein.

2. Jede Vertragspartei gestattet jedem benannten Luftfahrtunternehmen, die Häufigkeit und Kapazität der vereinbarten Dienste, die es auf den angegebenen Strecken anbietet, auf der Grundlage seiner kommerziellen Erwägungen auf dem Markt zu bestimmen, wie dies von Zeit zu Zeit zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien vereinbart wird. In Übereinstimmung mit diesem Recht darf keine Vertragspartei das Verkehrsaufkommen, die Häufigkeit oder Regelmäßigkeit des Dienstes oder den oder die Luftfahrzeugtypen, die von den von der anderen Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen betrieben werden, einseitig beschränken, es sei denn, dies ist aus zollrechtlichen, technischen, betrieblichen,

flugsicherungstechnischen, umwelt- oder gesundheitspolitischen Gründen unter einheitlichen Bedingungen im Einklang mit Artikel 15 des Abkommens erforderlich.

3. Die von einer Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen können verpflichtet werden, ihre Flugpläne den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei mindestens dreißig (30) Tage vor dem vorgeschlagenen Zeitpunkt ihrer Einführung zur Genehmigung vorzulegen. Dasselbe Verfahren gilt für jede Änderung der Flugpläne. In besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der genannten Behörden verkürzt werden.

4. Keine Vertragspartei gestattet dem oder den von ihr bezeichneten Luftfahrtunternehmen, entweder zusammen mit einem oder mehreren anderen Luftfahrtunternehmen oder allein, die Marktmacht in einer Weise zu missbrauchen, die eine erhebliche Schwächung eines Wettbewerbers oder den Ausschluss eines Wettbewerbers von einer im Rahmen dieses Abkommens festgelegten Strecke zur Folge hat oder haben kann oder soll.

5. Jede Vertragspartei ergreift in ihrem Zuständigkeitsbereich alle geeigneten Maßnahmen zur Beseitigung aller Formen von Diskriminierung und wettbewerbswidrigen oder räuberischen Praktiken bei der Ausübung der in diesem Abkommen festgelegten Rechte und Ansprüche.

ARTIKEL 13

FLUGSICHERHEIT

1. Jede Vertragspartei kann jederzeit um Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei angenommenen Sicherheitsnormen in allen Bereichen, die die Luftfahrzeugbesatzung, die Luftfahrzeuge oder deren Betrieb betreffen, ersuchen. Diese Konsultationen finden innerhalb von dreißig (30) Tagen nach diesem Ersuchen statt.

2. Stellt eine Vertragspartei nach diesen Konsultationen fest, dass die andere Vertragspartei in einem solchen Bereich nicht tatsächlich Sicherheitsnormen

aufrechterhält und anwendet, die zumindest den zu diesem Zeitpunkt gemäß dem Übereinkommen festgelegten Mindestnormen entsprechen, so teilt die erste Vertragspartei der anderen Vertragspartei diese Feststellungen und die zur Einhaltung dieser Mindestnormen für notwendig erachteten Schritte mit, und die andere Vertragspartei ergreift geeignete Abhilfemaßnahmen. Ergreift die andere Vertragspartei nicht innerhalb von fünfzehn (15) Tagen oder einer vereinbarten längeren Frist geeignete Maßnahmen, so ist Artikel 3 Absatz 5 (Benennung und Widerruf) dieses Abkommens anzuwenden.

3. Ungeachtet der in Artikel 33 des Übereinkommens genannten Verpflichtungen wird vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, das von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei im Verkehr nach oder von dem Gebiet der anderen Vertragspartei eingesetzt wird, im Gebiet der anderen Vertragspartei von den bevollmächtigten Vertretern der anderen Vertragspartei an Bord und in der Umgebung des Luftfahrzeugs einer Prüfung unterzogen werden kann, um sowohl die Gültigkeit der Luftfahrzeugdokumente als auch die der Besatzungsmitglieder und den augenscheinlichen Zustand des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung zu überprüfen (in diesem Artikel "Vorfeldinspektion" genannt), sofern dies nicht zu einer unangemessenen Verzögerung führt.

4. Wenn eine solche Vorfeldinspektion oder eine Reihe von Vorfeldinspektionen Anlass zu:

- a)** ernsthafte Bedenken, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht den zu diesem Zeitpunkt gemäß dem Übereinkommen festgelegten Mindeststandards entspricht, oder
- b)** ernste Bedenken, dass es an einer wirksamen Aufrechterhaltung und Verwaltung der seinerzeit im Rahmen des Übereinkommens festgelegten Sicherheitsnormen mangelt,

Der Vertragspartei, die die Inspektion durchführt, steht es für die Zwecke des Artikels 33 des Übereinkommens frei, die Schlussfolgerung zu ziehen, dass die

Anforderungen, unter denen das Zeugnis oder die Lizenzen für das betreffende Luftfahrzeug oder für die Besatzung des Luftfahrzeugs erteilt oder gültig gemacht wurden, oder die Anforderungen, unter denen das Luftfahrzeug betrieben wird, nicht den nach dem Übereinkommen festgelegten Mindeststandards entsprechen oder darüber hinausgehen.

5. Wird der Zugang zu einem Luftfahrzeug, das von einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei oder in deren Namen betrieben wird, zum Zwecke einer Vorfeldinspektion gemäß Absatz 3 von einem Vertreter dieses oder dieser Luftfahrtunternehmen verweigert, so steht es der anderen Vertragspartei frei, daraus zu schließen, dass schwerwiegende Bedenken der in Absatz 4 genannten Art bestehen, und die in jenem Absatz genannten Schlussfolgerungen zu ziehen.

6. Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebsgenehmigung eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei unverzüglich auszusetzen oder zu ändern, wenn die erste Vertragspartei aufgrund einer Vorfeldinspektion, einer Reihe von Vorfeldinspektionen, einer Verweigerung des Zugangs zur Vorfeldinspektion, von Konsultationen oder aus anderen Gründen zu dem Schluss kommt, dass sofortige Maßnahmen für die Sicherheit des Flugbetriebs unerlässlich sind.

7. Jede Maßnahme einer Vertragspartei nach den Absätzen 2 oder 6 wird eingestellt, sobald die Grundlage für die Durchführung dieser Maßnahme nicht mehr besteht.

8. Hat die Republik Österreich ein Luftfahrtunternehmen benannt, dessen gesetzliche Kontrolle von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgeübt und aufrechterhalten wird, so gelten die Rechte der anderen Vertragspartei nach diesem Artikel gleichermaßen für die Festlegung, Ausübung oder Aufrechterhaltung von Sicherheitsnormen durch diesen anderen Staat und für die Betriebsgenehmigung dieses Luftfahrtunternehmens.

ARTIKEL 14
SICHERHEIT IM LUFTVERKEHR

1. Im Einklang mit ihren Rechten und Pflichten nach dem Völkerrecht bekräftigen die Vertragsparteien, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen zu schützen, Bestandteil dieses Abkommens ist.

2. Die Vertragsparteien handeln insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der:

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

b) Das am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichnete Übereinkommen zur Bekämpfung der rechtswidrigen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen;

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

d) Das am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichnete Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher Gewalttätigkeiten auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen;

e) Das am 1. März 1991 in Montreal unterzeichnete Übereinkommen über die Kennzeichnung von Plastiksprengstoffen zum Zwecke des Aufspürens;

und alle anderen multilateralen Übereinkünfte zur Luftsicherheit, die für beide Vertragsparteien verbindlich sind.

3. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aufgestellten und als Anhänge des Abkommens von Chicago bezeichneten Luftsicherheitsbestimmungen, soweit diese Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind; Sie verlangen, dass die Betreiber von Luftfahrzeugen, die in ihrem Register eingetragen sind, oder die Betreiber von Luftfahrzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ständigen Wohnsitz im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien haben, oder im Fall der Republik Österreich die Betreiber von Luftfahrzeugen, die gemäß den EU-Verträgen in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassen sind und über eine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union verfügen, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet in Übereinstimmung mit diesen Luftsicherheitsbestimmungen handeln.

4. Die Vertragsparteien gewähren einander auf Ersuchen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme von Zivilluftfahrzeugen und andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit dieser Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

5. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass ihre Luftfahrzeugbetreiber verpflichtet sind, beim Abflug aus dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei oder während des Aufenthalts im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei die Luftsicherheitsvorschriften in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht des Landes, einschließlich - im Fall der Republik Österreich - des Rechts der Europäischen Union, einzuhalten.

6. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet geeignete Maßnahmen zum Schutz des Luftfahrzeugs und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzung und mitgeführten Gegenständen sowie zur Durchführung geeigneter Sicherheitskontrollen von Gepäck, Fracht, Post und Luftfahrzeugvorräten vor und während des Einsteigens oder Beladens wirksam angewendet werden.

7. Jede Vertragspartei prüft auch wohlwollend jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um angemessene besondere Sicherheitsmaßnahmen, um einer besonderen Bedrohung zu begegnen.

8. Kommt es zu einem Zwischenfall oder einem drohenden Zwischenfall einer widerrechtlichen Inbesitznahme von Zivilluftfahrzeugen oder zu anderen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, von Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen, so unterstützen die Vertragsparteien einander durch Erleichterung der Kommunikation und andere geeignete Maßnahmen zur raschen und sicheren Beendigung eines solchen Zwischenfalls oder einer solchen Drohung.

9. Hat eine Vertragspartei begründeten Anlass zu der Annahme, dass die andere Vertragspartei von den Luftsicherheitsbestimmungen dieses Artikels abgewichen ist, können die Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei um sofortige Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ersuchen. Diese Konsultationen sind innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Eingang eines solchen Ersuchens einer Vertragspartei aufzunehmen. Wird innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach dem Datum des Ersuchens keine zufriedenstellende Einigung erzielt, so ist Artikel 3 Absatz 5 dieses Abkommens (Benennung und Widerruf) anzuwenden. Wenn eine schwerwiegende Notlage dies erfordert, kann jede Vertragspartei vor Ablauf einer Monatsfrist vorläufige Maßnahmen ergreifen.

ARTIKEL 15

SOZIALE ASPEKTE

1. Die Vertragsparteien bekräftigen ihre Verpflichtung, im Einklang mit ihren Verpflichtungen aus der Mitgliedschaft in der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) und der von der Internationalen Arbeitskonferenz auf ihrer 86. Tagung im Jahr 1998 angenommenen Erklärung der IAO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit und deren Weiterverfolgung die grundlegenden Rechte und Prinzipien

bei der Arbeit zu achten, zu fördern und wirksam umzusetzen und anzuwenden, soweit sie diese ratifiziert haben.

2. Die Vertragsparteien fördern durch ihre Gesetze, Vorschriften und Praktiken ein hohes Schutzniveau im arbeits- und sozialrechtlichen Bereich des Zivilluftfahrtsektors.

ARTIKEL 16

UMWELTSCHUTZ

1. Die Vertragsparteien unterstützen die Notwendigkeit, die Umwelt durch die Förderung einer nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrs zu schützen.

2. Die Vertragsparteien kommen überein, im Hinblick auf den Flugbetrieb zwischen ihren jeweiligen Hoheitsgebieten die ICAO-Normen und -Empfehlungen (SARP) des Anhangs 16 sowie die bestehende ICAO-Politik und -Leitlinien zum Umweltschutz umzusetzen.

3. Die Vertragsparteien erkennen an, dass es wichtig ist, in Fragen des Umweltschutzes zusammenzuarbeiten und im Rahmen multilateraler Diskussionen zu handeln.

ARTIKEL 17

BEREITSTELLUNG VON STATISTIKEN

Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei übermitteln den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen zu Informationszwecken Statistiken über den im Gebiet der anderen Vertragspartei aufgenommenen und abgefertigten Verkehr, vorbehaltlich der Gesetze und sonstigen Vorschriften der jeweiligen Vertragspartei.

ARTIKEL 18

KONSULTATIONEN

1. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei konsultieren einander von Zeit zu Zeit, um auf Ersuchen einer der Vertragsparteien eine enge Zusammenarbeit in allen Fragen der Auslegung und Anwendung dieses Abkommens sicherzustellen.
2. Diese Konsultationen beginnen innerhalb eines Zeitraums von sechzig (60) Tagen ab dem Datum des Ersuchens einer Vertragspartei, sofern die beiden Vertragsparteien nichts anderes vereinbaren.

ARTIKEL 19

ÄNDERUNGEN

1. Hält eine der Vertragsparteien eine Änderung einer Bestimmung dieses Abkommens für wünschenswert, so kann sie jederzeit um Konsultationen mit der anderen Vertragspartei ersuchen. Diese Konsultationen (die durch Gespräche zwischen den Luftfahrtbehörden erfolgen können) beginnen innerhalb einer Frist von sechzig (60) Tagen ab dem Datum des Ersuchens, es sei denn, beide Vertragsparteien vereinbaren eine Verlängerung dieser Frist.
2. Die so vereinbarten Änderungen werden von jeder Vertragspartei genehmigt und treten am ersten Tag des zweiten Monats in Kraft, der auf den Monat folgt, in dem die beiden Vertragsparteien einander durch einen diplomatischen Notenwechsel mitgeteilt haben, dass die Voraussetzungen für das Inkrafttreten nach ihren jeweiligen rechtlichen Verfahren erfüllt sind.
3. Änderungen des Anhangs dieses Abkommens können direkt zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden und treten in Kraft, wenn sie durch einen diplomatischen Notenwechsel bestätigt werden.

ARTIKEL 20
BEILEGUNG VON STREITIGKEITEN

1. Ergeben sich zwischen den Vertragsparteien Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens, so bemühen sich die Vertragsparteien in erster Linie um eine Verhandlungslösung.
2. Gelingt es den Vertragsparteien nicht, die Streitigkeit durch Verhandlungen beizulegen, so können sie vereinbaren, die Streitigkeit einem Schiedsrichter zur Entscheidung vorzulegen, oder die Streitigkeit kann auf Ersuchen einer der Vertragsparteien einem aus drei Schiedsrichtern bestehenden Gericht zur Entscheidung vorgelegt werden, von denen jede Vertragspartei einen benennt und der dritte von den beiden so benannten Schiedsrichtern ernannt wird.
3. Jede Vertragspartei benennt innerhalb einer Frist von sechzig (60) Tagen nach Eingang einer auf diplomatischem Wege übermittelten Aufforderung zur Schlichtung der Streitigkeit bei der anderen Vertragspartei einen Schiedsrichter, und der dritte Schiedsrichter wird innerhalb einer weiteren Frist von sechzig (60) Tagen ernannt.
4. Ernennet eine der Vertragsparteien nicht innerhalb der angegebenen Frist einen Schiedsrichter oder wird der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der angegebenen Frist ernannt, so kann der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation von einer der Vertragsparteien ersucht werden, je nach Bedarf einen oder mehrere Schiedsrichter zu ernennen. In diesem Fall ist der dritte Schiedsrichter ein Staatsangehöriger eines Drittstaates; er führt den Vorsitz des Gerichts und bestimmt den Ort, an dem das Schiedsverfahren durchgeführt wird. Ist der Präsident der Auffassung, dass er Staatsangehöriger eines Staates ist, der in Bezug auf die Streitigkeit nicht als neutral angesehen werden kann, so nimmt der ranghöchste Vizepräsident, der nicht aus diesem Grund ausgeschlossen ist, die Ernennungen vor. Das Schiedsgericht trifft seine Entscheidung mit der Mehrheit der Stimmen.
5. Die Vertragsparteien verpflichten sich, jede nach Absatz 2 dieses Artikels getroffene Entscheidung zu befolgen.

6. Wenn und solange eine Vertragspartei einer nach Absatz 2 getroffenen Entscheidung nicht nachkommt, kann die andere Vertragspartei alle Rechte oder Vorrechte, die sie der säumigen Vertragspartei oder einem benannten Luftfahrtunternehmen aufgrund dieses Abkommens gewährt hat, einschränken, aussetzen oder widerrufen.

7. Die Kosten des Schiedsgerichts, einschließlich der Honorare und Auslagen der Schiedsrichter, werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Alle Kosten, die dem Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation im Zusammenhang mit den Verfahren nach Absatz 4 dieses Artikels entstehen, gelten als Teil der Kosten des Schiedsgerichts.

ARTIKEL 21

KÜNDIGUNG

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit auf diplomatischem Wege schriftlich ihren Beschluss mitteilen, dieses Abkommen zu kündigen. Eine solche Mitteilung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu übermitteln.

2. In diesem Fall endet das Abkommen zwölf (12) Monate nach Eingang der Mitteilung bei der anderen Vertragspartei, es sei denn, die Kündigungsmitteilung wird vor Ablauf dieser Frist einvernehmlich zurückgezogen. Erfolgt keine Empfangsbestätigung durch die andere Vertragspartei, so gilt die Kündigung vierzehn (14) Tage nach Eingang der Kündigung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation als zugegangen.

ARTIKEL 22

REGISTRIERUNG

Dieses Abkommen und dessen Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert.

ARTIKEL 23

INKRAFTTRETEN

Dieses Abkommen wird dreißig (30) Tage nach dem Datum der Unterzeichnung vorläufig in Kraft gesetzt.

Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats in Kraft, der auf den Monat folgt, in dem die beiden Vertragsparteien einander durch einen diplomatischen Notenwechsel notifiziert haben, dass die Voraussetzungen für sein Inkrafttreten nach ihren jeweiligen Rechtsverfahren erfüllt sind.

Das am 23. Mai 1990 unterzeichnete Luftverkehrsabkommen zwischen der Österreichischen Bundesregierung und der Regierung der Vereinigten Arabischen Emirate wird zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des vorliegenden Abkommens beendet und durch das vorliegende Abkommen ersetzt.

Zu Urkund dessen haben die unterzeichneten Bevollmächtigten, die von den jeweiligen Regierungen hierzu ordnungsgemäß ermächtigt sind, dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen in zweifacher Ausfertigung in Wien am 4. Tag des Juli 2023 in deutscher, arabischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung von Bestimmungen dieses Abkommens ist der englische Wortlaut maßgebend.

**FÜR DIE ÖSTERREICHISCHE
BUNDESREGIERUNG**

Peter Launsky-Tieffenthal

**FÜR DIE REGIERUNG DER
VEREINIGTEN ARABISCHEN EMIRATE**

Hamad Ali Al Kaabi

ANHANG

Abschnitt I:

- A. Das/die von der Republik Österreich benannte(n) Luftfahrtunternehmen ist/sind berechtigt, den Linienflugverkehr in beiden Richtungen auf den nachstehend genannten Strecken durchzuführen:

Herkunftsorte:	Zwischenpunkte:	Bestimmungsorte:	Punkte darüber hinaus:
Orte in Österreich	Beliebige Punkte	Punkte in den VAE	Beliebige Punkte

- B. Das/die von den Vereinigten Arabischen Emiraten benannte(n) Luftfahrtunternehmen ist/sind berechtigt, Linienflugdienste in beiden Richtungen auf den nachstehend genannten Strecken durchzuführen:

Herkunftsorte:	Zwischenpunkte:	Bestimmungsorte:	Punkte darüber hinaus:
Punkte in den VAE	Beliebige Punkte	Punkte in Österreich	Beliebige Punkte

Abschnitt II:

Alle Zwischenlandepunkte und alle darüber hinausgehenden Punkte können von den benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei bedient werden, ohne dass Verkehrsrechte der Fünften Freiheit ausgeübt werden.

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

Abschnitt III:

Die Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien können nach eigenem Ermessen einzelne oder alle Flüge durchführen:

- a) Flüge in eine oder beide Richtungen durchführen;
- b) verschiedene Flugnummern innerhalb eines Flugbetriebs kombinieren;

- c) Zwischen- und Endpunkte gemäß Abschnitt I dieses Anhangs sowie Punkte in den Gebieten der Vertragsparteien in beliebiger Kombination und Reihenfolge bedienen;
- d) Haltestellen an einem oder mehreren Punkten auslassen;
- e) den Verkehr von einem seiner Luftfahrzeuge auf eines seiner anderen Luftfahrzeuge zu einem beliebigen Zeitpunkt zu übertragen;
- f) Zwischenstopps an beliebigen Orten innerhalb oder außerhalb des Gebiets einer der Vertragsparteien einlegen;
- g) Transitverkehr durch das Gebiet der anderen Vertragspartei durchführen; und
- h) den Verkehr mit ein und demselben Flugzeug zu kombinieren, unabhängig davon, woher dieser Verkehr kommt.

[TRANSLATION – TRADUCTION]

**ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT
FÉDÉRAL AUTRICHIEN ET LE GOUVERNEMENT DES ÉMIRATS ARABES
UNIS**

Le Gouvernement fédéral autrichien et le Gouvernement des Émirats arabes unis, 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 dans le but de promouvoir le développement des services des services aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà ;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier	Définitions
Article 2	Octroi de droits
Article 3	Désignation et révocation
Article 4	Application des lois et règlements
Article 5	Exonération des droits de douane et autres taxes
Article 6	Fiscalité
Article 7	Redevances d'usage
Article 8	Trafic en transit direct
Article 9	Reconnaissance des certificats et licences
Article 10	Tarifs
Article 11	Représentation et débouchés commerciaux
Article 12	Principes régissant l'exploitation des services convenus

Article 13	Sécurité
Article 14	Sûreté
Article 15	Questions sociales
Article 16	Protection de l'environnement
Article 17	Mise à disposition de données statistiques
Article 18	Consultations
Article 19	Modifications
Article 20	Règlement des différends
Article 21	Dénonciation
Article 22	Enregistrement
Article 23	Entrée en vigueur

Annexe

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord :

- a) le terme « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas du Gouvernement fédéral autrichien, le Ministère de l'action climatique, de l'environnement, de l'énergie, de la mobilité, de l'innovation et de la technologie et, dans le cas du Gouvernement des Émirats arabes unis, l'autorité générale de 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 ;
- b) le terme « services convenus » désigne les services aériens internationaux réguliers exploités sur l'itinéraire ou les itinéraires visés à l'annexe du présent Accord pour le transport de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou conjointement, conformément à l'article 12 du présent Accord ;
- c) le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago, y compris les annexes adoptées en vertu de son article 90 et toute modification desdites annexes ou de la Convention conformément au paragraphe a) de ses articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et modifications ont pris effet pour les deux Parties contractantes ;
- d) le terme « annexe » désigne l'annexe du présent Accord, y compris toute modification apportée à celle-ci conformément au présent Accord. L'annexe fait partie intégrante du présent Accord et toute référence à ce dernier comprend l'annexe, sauf indication contraire ;
- e) le terme « capacité » désigne, en ce qui concerne les services convenus, 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 ;
- f) les termes « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens qui leur est attribué à l'article 96 de la Convention ;
- g) le terme « entreprise de transport aérien désignée » désigne une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord ;
- h) le terme « transport intermodal » désigne le transport public, par aéronef et par un ou plusieurs modes de transport de surface, de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou conjointement, contre rémunération ou en exécution d'un contrat de location ;
- i) le terme « tarif » désigne le prix des services aériens et le prix à acquitter pour le transport de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, ainsi que les conditions (y compris les conditions spéciales pour le transport de courrier, s'il en existe) dans lesquelles ce prix s'applique. Cette définition comprend, le cas échéant, le transport de surface en relation avec le transport aérien international, et les conditions auxquelles son application est soumise ;

- j) le terme « auto-assistance » désigne une situation dans laquelle l'utilisateur de l'aéroport se procure directement pour lui-même une ou plusieurs catégories de services de services d'assistance en escale et ne conclut aucun contrat de quelque nature que ce soit avec un tiers pour la prestation desdits services. Aux fins de la présente définition, les usagers de l'aéroport ne sont pas considérés, entre eux, comme des tiers ;
- a) lorsque l'une détient la majorité dans l'autre ;
- b) lorsqu'un seul organisme détient une participation majoritaire dans chacun d'eux ;
- k) le terme « itinéraire visé » désigne un itinéraire visé à l'annexe du présent Accord ;
- l) le terme « territoire » a le sens qui lui est attribué à l'article 2 de la Convention ;
- m) le terme « redevances d'usage » désigne les redevances imposées aux entreprises de transport aérien (pour les aéronefs, leurs équipages, les passagers, les bagages, les marchandises et le courrier, selon le cas) par les autorités compétentes en matière de redevances ou dont elles autorisent l'imposition en vue de la fourniture d'infrastructures aéroportuaires ainsi que d'installations ou de services de navigation aérienne, de sûreté de l'aviation et à caractère environnemental, y compris les services et installations connexes ;
- n) les références dans le présent Accord aux ressortissants de la République d'Autriche s'entendent comme des références aux ressortissants des États membres de l'Union européenne ;
- o) les références dans le présent Accord aux entreprises de transport aérien de la République d'Autriche et des Émirats arabes unis s'entendent comme des références aux entreprises de transport aérien respectivement désignées par la République d'Autriche et les Émirats arabes unis ;
- p) les références dans le présent Accord aux « Traités de l'Union européenne » s'entendent comme des références au Traité sur l'Union européenne et au Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ;
- q) les références dans le présent Accord à l'« Association européenne de libre-échange » s'entendent comme des références à ses États membres, à savoir l'Islande, le Liechtenstein, la Norvège et la Suisse.

Article 2. Octroi de droits

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

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

- a) le droit de survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y atterrir ;
- b) le droit de faire escale à des fins non commerciales sur son territoire ;
- c) Le droit de faire escale sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points visés à l'annexe afin d'embarquer et de débarquer des passagers, des bagages, des marchandises ou du courrier, séparément ou conjointement.

3. Les droits de trafic accordés conformément au paragraphe 2 ci-dessus ne comprennent pas le droit de transporter des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier entre des points situés sur le territoire de la Partie contractante qui accorde ces droits et des points situés sur le territoire d'un pays tiers ou inversement (droits dits de « cinquième liberté »). Les droits de trafic de cinquième liberté ne sont accordés que sur la base d'un accord préalable entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, conformément à l'annexe.

4. 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, des marchandises ou du courrier pour les transporter contre rémunération ou en exécution d'un contrat de location à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie contractante (« cabotage »).

5. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou d'événements politiques ou de circonstances particulières et exceptionnelles, une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante n'est pas en mesure d'exploiter un service sur ses itinéraires habituels, l'autre Partie contractante fait tout ce qui est en son pouvoir pour faciliter la continuité dudit service en réaménageant temporairement les itinéraires de la manière convenue par les Parties contractantes.

6. Les entreprises de transport aérien désignées ont le droit d'utiliser l'ensemble des voies aériennes, aéroports et autres installations fournis par les Parties contractantes, sans discrimination.

Article 3. Désignation et révocation

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

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

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent demander à l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante de démontrer qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements relatifs à l'exploitation de services aériens internationaux par lesdites autorités conformément aux dispositions de la Convention.

4. Dès réception de ladite désignation, l'autre Partie contractante accorde les autorisations et agréments adéquats dans les plus brefs délais procéduraux, sous réserve :

- a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien 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) que l'État membre de l'Union européenne ayant délivré un certificat d'exploitant aérien à l'entreprise de transport aérien exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif, et que la désignation indique clairement l'autorité aéronautique compétente ;

- 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 ;
 - iv) que l'entreprise de transport aérien ait son établissement principal en République d'Autriche ou dans l'État membre qui lui a délivré la licence d'exploitation valide.
- b) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par les Émirats arabes unis :
- i) qu'elle soit établie sur le territoire des Émirats arabes unis et dispose d'une licence d'exploitation valide conformément aux lois applicables des Émirats arabes unis ;
 - ii) que les Émirats arabes unis exercent et maintiennent un contrôle réglementaire effectif sur l'entreprise de transport aérien et qu'ils soient chargés de délivrer son certificat d'exploitant aérien ;
 - iii) que l'entreprise de transport aérien soit détenue, directement ou majoritairement, et effectivement contrôlée par les Émirats arabes unis ou par leurs ressortissants.

5. Une Partie contractante peut refuser, révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation ou les agréments techniques d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante dès lors :

- a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République d'Autriche :
- i) qu'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) qu'un État membre de l'Union européenne chargé de délivrer son certificat d'exploitant aérien n'exerce ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif sur l'entreprise de transport aérien, ou que l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement définie dans la désignation ;
 - iii) que 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) que l'entreprise de transport aérien a son établissement principal en République d'Autriche ou dans l'État membre qui lui a délivré la licence d'exploitation valide ;
 - v) que l'entreprise de transport aérien est titulaire d'un certificat d'exploitant aérien délivré par un autre État membre de l'Union européenne et qu'il peut être démontré qu'en exerçant les droits de trafic résultant du présent Accord sur un itinéraire qui comprend un point situé dans cet autre État membre de l'Union européenne, y compris l'exploitation d'un service commercialisé en tant que service direct ou constituant autrement un service direct, ladite entreprise de transport aérien contournerait les restrictions en matière de droits de trafic imposées par un accord bilatéral relatif aux services aériens conclu entre les Émirats arabes unis et cet autre État membre de l'Union européenne ;

- vi) que l'entreprise de transport aérien est titulaire d'un certificat d'exploitant aérien délivré par un État membre de l'Union européenne et qu'il n'existe pas d'accord bilatéral relatif aux services aériens entre les Émirats arabes unis et cet État membre de l'Union européenne, et qu'il peut être démontré que les droits de trafic nécessaires pour effectuer les opérations proposées ne sont pas accordés, à titre de réciprocité, aux entreprises de transport aérien désignées par les Émirats arabes unis.
- b) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par les Émirats arabes unis :
 - i) qu'elle n'est pas établie sur le territoire des Émirats arabes unis ou ne dispose pas d'une licence d'exploitation valide conformément aux lois applicables des Émirats arabes unis ;
 - ii) que les Émirats arabes unis n'exercent ou ne maintiennent pas un contrôle réglementaire effectif sur l'entreprise de transport aérien et qu'ils ne sont pas chargés de délivrer son certificat d'exploitant aérien ;
 - iii) que l'entreprise de transport aérien n'est pas détenue, directement ou majoritairement, ou n'est pas effectivement contrôlée par les Émirats arabes unis ou par leurs ressortissants.

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.

7. À moins qu'il ne soit indispensable d'agir sans délai pour empêcher une infraction aux lois et règlements susmentionnés ou de prendre des mesures de sécurité ou de sûreté au titre des dispositions des articles 13 (Sécurité) et 14 (Sûreté), les droits énoncés au paragraphe 5 du présent article ne sont exercés qu'après consultation des autorités aéronautiques conformément à l'article 18 (Consultations) du présent Accord.

Article 4. Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante s'appliquent à la navigation et à l'exploitation des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante lorsqu'ils entrent sur le territoire de la première Partie, le survolent, s'y trouvent ou le quittent.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant l'entrée et le séjour sur son territoire ainsi que le départ de son territoire de passagers, d'équipages, de marchandises ou de courrier, notamment les formalités relatives à l'entrée, à la sortie, à l'émigration, à l'immigration, aux douanes, aux devises, à la santé et la quarantaine, s'appliquent aux passagers, aux équipages, aux marchandises et au courrier transportés par les aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante pendant qu'ils se trouvent sur ledit territoire.

3. Chaque Partie contractante autorise les entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante à prendre, sur son territoire, des mesures (parmi lesquelles déployer des experts du contrôle des documents) pour garantir que les seules personnes transportées sont celles qui remplissent les conditions nécessaires pour entrer sur le territoire de l'autre Partie contractante ou le traverser et qui sont en possession des documents de voyage requis.

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

5. Aucune des Parties contractantes ne peut privilégier ses propres ou d'autres entreprises de transport aérien par rapport à celles désignées par l'autre Partie contractante dans l'application des lois, règlements et procédures prévus par le présent article.

Article 5. Exonération des droits de douane et autres taxes

1. Les aéronefs exploités en service international par les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ainsi que leur équipement ordinaire, les réserves de carburant et de lubrifiants et les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) sont exonérés de tout droit de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que cet équipement et ces réserves restent à bord jusqu'à leur réexportation.

2. Sont également exonérés desdits droits et taxes, à l'exception des redevances à acquitter en cas de service rendu :

- a) les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes, dans les limites fixées par les autorités compétentes de ladite Partie, et destinées à être consommées à bord des aéronefs exploités sur un itinéraire visé de l'autre Partie contractante ;
- b) les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour entretenir ou réparer les aéronefs exploités sur un itinéraire visé par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante ;
- c) les carburants, lubrifiants et provisions techniques consommables destinés au ravitaillement des aéronefs exploités sur un itinéraire visé par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, même s'il est prévu de les utiliser sur un tronçon de l'itinéraire qui survole le territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués ;
- d) les documents imprimés, y compris ceux qui portent l'insigne de l'entreprise de transport aérien et le matériel publicitaire et promotionnel habituel qu'elle distribue gratuitement, conformément à la législation douanière de chaque Partie, introduits pour utilisation ou distribution sur le territoire de l'autre Partie, ou fournis sur le territoire d'une Partie et embarqués à bord d'un aéronef en partance d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie exploité en service aérien international, même s'il est prévu d'utiliser ces documents pendant le survol dudit territoire ;
- e) les uniformes du personnel, les ordinateurs et les imprimantes de billets pour la réservation et la billetterie, destinés à être utilisés par une entreprise de transport aérien d'une Partie sur le territoire de l'autre Partie, sous réserve qu'ils soient importés temporairement sur le territoire de l'autre Partie et réexportés dans un délai maximum de 24 mois.

Il peut être exigé que les articles visés aux alinéas a), b), c), d) et e) du présent paragraphe soient placés sous le contrôle ou la surveillance des autorités douanières.

3. L'équipement de bord ordinaire ainsi que les articles et les provisions conservés à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de cette Partie contractante. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement cédés conformément à la réglementation douanière.

4. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées lorsque les entreprises de transport aérien d'une Partie ont passé contrat avec un autre transporteur aérien bénéficiant des mêmes exonérations de la part de l'autre Partie, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie des articles visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

Article 6. Fiscalité

1. Les bénéfices de l'exploitation d'aéronefs en trafic international ne sont imposables que sur le territoire de la Partie contractante où le siège de direction effective de l'entreprise est situé.

2. La fortune constituée par les aéronefs exploités en trafic international et par les biens mobiliers liés à l'exploitation de ces aéronefs n'est imposable que sur le territoire de la Partie contractante où le siège de direction effective de l'entreprise est situé.

3. Lorsqu'il existe un accord spécial tendant à éviter la double imposition en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune existe entre les Parties contractantes, les dispositions de celui-ci prévalent.

Article 7. Redevances pour service rendu

1. Chaque Partie veille à ce que les redevances d'usage que ses autorités ou organismes compétents en matière d'imputation peuvent imposer aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des infrastructures aéroportuaires, des services de navigation aérienne, de contrôle du trafic aérien et de sûreté de l'aviation ainsi que des installations et services connexes soient justes, raisonnables, non injustement discriminatoires et réparties équitablement entre les catégories d'usagers. Ces redevances peuvent refléter, mais ne doivent pas excéder le coût intégral pour les autorités ou organismes de tarification compétents de la fourniture des installations et services d'aéroport et de sûreté de l'aviation à l'aéroport ou au sein du système aéroportuaire. Elles peuvent inclure un rendement raisonnable de l'actif, après amortissement. Les installations et services pour lesquels des redevances d'usage sont imposées sont fournis de manière économe et efficace. En tout état de cause, ces redevances ne sont pas imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie selon des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à toute autre entreprise de transport aérien au moment de leur imputation.

2. Chaque Partie contractante encourage la tenue de consultations entre les autorités ou organismes compétents en matière d'imputation sur son territoire et les transporteurs aériens qui utilisent les services et les installations ou leurs organismes représentatifs, et invite les autorités ou organismes compétents en matière d'imputation et les entreprises de transport aérien à échanger les renseignements nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances d'usage, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Chaque Partie contractante veille à ce que les autorités ou organismes compétents en matière d'imputation donnent aux usagers un préavis raisonnable de toute proposition de modification des redevances d'usage afin que ces autorités puissent tenir compte de l'avis exprimé par les usagers avant l'apport de modifications.

3. Aucune Partie contractante n'est réputée enfreindre une disposition du présent article dans le cadre des procédures de règlement des différends prévues à l'article 20 (Règlement des différends), à moins :

- a) qu'elle n'examine pas la redevance ou la pratique faisant l'objet de la plainte de l'autre Partie contractante dans un délai raisonnable ;
- b) qu'elle ne prenne pas, à la suite d'un tel examen, toutes les mesures en son pouvoir pour modifier une redevance ou une pratique incompatible avec le présent article.

Article 8. Trafic en transit direct

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

Article 9. Reconnaissance des certificats et licences

1. Une Partie contractante reconnaît comme valables aux fins de l'exploitation des services convenus les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou validés conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante, y compris, dans le cas de la République d'Autriche, aux lois et règlements de l'Union européenne, sous réserve que les conditions appliquées à la délivrance ou à la validation de ces certificats ou licences soient au moins équivalentes aux normes minimales établies conformément à la Convention de Chicago.

2. Les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent également aux entreprises de transport aérien désignées par la République d'Autriche dont le contrôle réglementaire est exercé et maintenu par un autre État membre de l'Union européenne.

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

Article 10. Tarifs

1. Chacune des Parties contractantes permet à chaque entreprise de transport aérien de fixer les tarifs pour ses services aériens réguliers sur la base de son intérêt commercial dans le marché.

2. L'intervention des Parties contractantes se limite à :

- a) empêcher les entreprises d'adopter des tarifs ou pratiques indûment discriminatoires dont l'application continue constituerait un comportement anticoncurrentiel ayant ou susceptible d'avoir pour effet de paralyser un concurrent ou de l'exclure d'un itinéraire visé ;
- b) protéger les consommateurs contre l'application de tarifs excessivement élevés ou restrictifs du fait d'un abus de position dominante ou d'actions concertées entre entreprises de transport aérien ;
- c) protéger les entreprises de transport aérien contre l'application de tarifs artificiellement bas.

3. Le dépôt des tarifs des services aériens internationaux réguliers entre les territoires des Parties contractantes n'est pas obligatoire. Nonobstant ce qui précède, les entreprises de transport aérien des Parties contractantes fournissent aux autorités aéronautiques des Parties contractantes,

sur demande, les informations dont elles disposent sur les tarifs précédemment et actuellement appliqués.

Article 11. Représentation et débouchés commerciaux

1. Représentation des entreprises de transport aérien

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, la vente de billets et la prestation de services auxiliaires ainsi que, conformément à la législation de cette autre Partie contractante, les autres installations nécessaires pour assurer les services aériens ;
- b) de faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie contractante (conformément à la législation en vigueur de cette autre Partie concernant l'entrée sur son territoire, le séjour et l'emploi) les membres du personnel de direction, de vente, technique, opérationnel et du personnel autrement spécialisé nécessaires pour assurer les services aériens ;
- c) de satisfaire, à leur gré, les besoins en personnel susmentionnés en employant leur propre personnel ou en recourant aux services de toute autre organisation, société ou entreprise de transport aérien exerçant ses activités sur le territoire de l'autre Partie contractante qui est autorisée à exploiter lesdits services aériens sur le territoire de cette autre Partie contractante ;
- d) les représentants et le personnel sont soumis aux lois et règlements en vigueur dans l'autre Partie contractante. Conformément auxdits lois et règlements, chaque Partie contractante accorde aux représentants et membres du personnel visés au paragraphe 1 du présent article les permis de travail, les visas nationaux de travail, les permis de séjour et les autres documents similaires requis dans les meilleurs délais, si toutes les conditions sont remplies ;
- e) les autorités compétentes de chaque Partie contractante accordent l'appui nécessaire au bon fonctionnement des représentations des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante.

2. Ventes, conversion et transfert de fonds et de recettes

- a) Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante peuvent vendre des services de transport aérien et des services auxiliaires connexes sur le territoire de l'autre Partie contractante directement ou, à leur discrétion, par l'intermédiaire de leurs agents de vente, des autres intermédiaires qu'elles désignent, d'un autre transporteur aérien ou sur Internet. Chaque entreprise de transport aérien a le droit de vendre ces services de transport aérien et services auxiliaires connexes, que toute personne est libre d'acheter dans la devise dudit territoire ou en devises librement convertibles conformément à la législation locale en matière monétaire.
- b) Chaque entreprise de transport aérien a le droit de convertir en devises librement convertibles les recettes locales provenant du territoire de l'autre Partie contractante et de les transférer dans son territoire national ou dans un ou plusieurs pays de son choix conformément aux lois et règlements applicables. La conversion et le transfert sont autorisés rapidement, sans restriction ni redevance, au taux de change officiel

applicable aux transactions et aux transferts courants à la date à laquelle l'entreprise de transport aérien présente la demande initiale de transfert. En l'absence de taux de change officiel, la conversion et le transfert sont effectués aux taux du marché des changes en vigueur.

- c) Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante sont autorisées à régler en monnaie locale les dépenses locales, y compris les redevances aéroportuaires et les achats de carburant, sur le territoire de l'autre Partie. À leur convenance, les entreprises de transport aérien de l'une des Parties contractantes peuvent régler ces dépenses sur le territoire de l'autre Partie contractante en devises librement convertibles, conformément à la législation locale en matière monétaire.

3. Services d'escale

Chaque entreprise de transport aérien désignée peut choisir d'assurer ses propres services d'escale (« auto-assistance ») sur le territoire de l'autre Partie contractante ou de les sous-traiter en tout ou partie à un prestataire autorisé à fournir de tels services (« assistance par un tiers »). Si les lois et règlements applicables aux services d'escale sur le territoire d'une Partie contractante empêchent les entreprises de transport aérien désignées d'assurer leurs propres services d'escale ou de les sous-traiter, ou limitent leur capacité à le faire, ou aussi longtemps que cela est le cas, chaque entreprise de transport aérien désignée bénéficie d'un traitement non discriminatoire en ce qui concerne l'accès à ses propres services d'escalas et aux services d'escale fournis par un ou plusieurs prestataires.

4. Affrètement

Conformément aux lois et règlements nationaux applicables des deux Parties contractantes, les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante ont le droit de fournir les services convenus en utilisant des aéronefs avec ou sans équipage affrété auprès de tout bailleur, y compris de pays tiers, à condition que toutes les parties aux accords d'affrètement satisfassent aux exigences prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par les Parties contractantes à ces accords.

5. Partage de codes

Pour exploiter ou fournir des services au titre du présent Accord, les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie peuvent conclure des accords de coopération commerciale, notamment en matière de partage de code, avec :

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

à condition que i) tous les transporteurs concernés détiennent l'autorisation appropriée en matière de droits d'acheminement ou de droits de trafic ; et ii) que les accords satisfassent aux exigences qui leur sont normalement appliquées. Si des services de transport de passagers sont vendus en partage de codes, l'acquéreur est informé au point de vente, ou en tout cas avant l'embarquement, du nom du transporteur qui exploitera les différents secteurs du service.

Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante peuvent également proposer des services en partage de code entre tout point du territoire de l'autre Partie contractante, à condition que lesdits services soient exploités par un ou plusieurs transporteurs aériens titulaires de l'autorisation appropriée.

Les droits d'escale peuvent être exercés par les transporteurs commerciaux dans le cadre de tous les services en partage de code.

6. Transport intermodal

Sous réserve des lois et règlements de chaque Partie contractante, les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes sont autorisées à utiliser, dans le cadre du transport aérien, tous les moyens de transport intermodal à destination ou en provenance de tout point situé sur le territoire des Parties contractantes ou de pays tiers. Les entreprises de transport aérien peuvent choisir d'utiliser leur propre moyen de transport intermodal ou de conclure des accords à cet effet, notamment en matière de partage de codes, avec des fournisseurs d'autres modes de transport. Les services intermodaux peuvent être proposés en tant que services directs et à un tarif unique en cas de transport aérien et intermodal, pourvu que les passagers et les chargeurs soient informés de l'identité des fournisseurs des transports en question.

7. Entretien, maintenance et réparation d'aéronefs

Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de fournir ses propres services d'entretien, de maintenance ou de réparation d'aéronefs sur le territoire de l'autre Partie contractante ou de les sous-traiter, en tout ou partie, à son choix, à l'un quelconque des prestataires autorisés à fournir ces services et titulaires d'une licence dans les aéroports visés. L'entretien et la rectification des défauts peuvent également être effectués pour les entreprises de transport aérien :

- a) lorsque l'une détient la majorité dans l'autre ;
- b) lorsqu'un seul organisme détient une participation majoritaire dans chacune d'elles.

Article 12. Principes régissant l'exploitation des services convenus

1. Chaque Partie contractante offre aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes la possibilité de se livrer une concurrence libre pour la fourniture des services aériens internationaux régis par le présent Accord.

2. Chaque Partie contractante autorise chaque entreprise de transport aérien désignée à déterminer la fréquence et la capacité des services convenus qu'elle propose sur les itinéraires visés, sur la base de son intérêt commercial dans le marché, comme les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes en conviennent de temps à autre. Conformément à ce qui précède, aucune des Parties contractantes ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou les types d'aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, sauf pour des raisons de douane ou des considérations d'ordre technique, opérationnel ou relatives à la gestion du trafic, à la sécurité, à l'environnement ou à la protection de la santé, dans des conditions uniformes et conformes aux dispositions de l'article 15 de la Convention.

3. Il peut être demandé aux entreprises de transport aérien désignées par une Partie contractante 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 desdits plans. Dans des cas particuliers, le délai de trente jours peut être réduit sous réserve du consentement desdites autorités.

4. Aucune des Parties contractantes ne permet à ses entreprises de transport aérien désignées, séparément ou en conjonction avec une ou d'autres entreprises, d'utiliser leur position

dominante sur le marché d'une manière susceptible d'affaiblir sérieusement un concurrent ou de l'exclure d'un itinéraire visé par le présent Accord.

5. Chaque Partie contractante prend toutes les mesures appropriées relevant de sa compétence pour éliminer toutes les formes de discrimination, de pratiques anticoncurrentielles et de comportement prédateur dans l'exercice des droits énoncés dans le présent Accord.

Article 13. Sécurité

1. Chaque Partie contractante peut demander à tout moment la tenue de consultations sur les normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante dans tous les domaines relatifs aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation. Lesdites consultations sont tenues dans un délai de trente jours à compter de la date de la demande.

2. Si, après les consultations prévues, l'une des Parties contractantes considère que l'autre Partie contractante n'applique pas ou ne fait pas respecter effectivement, dans un quelconque desdits domaines, des normes de sécurité au moins équivalentes aux normes minimales en vigueur à cette date en application de la Convention, elle informe l'autre Partie contractante de ses conclusions et des mesures qu'elle juge nécessaires pour respecter lesdites normes minimales et l'autre Partie contractante prend les mesures correctives appropriées. Si l'autre Partie contractante ne prend pas les mesures appropriées dans les quinze jours ou dans un délai plus long décidé d'un commun accord, les dispositions du paragraphe 5 de l'article 3 (Désignation et révocation) du présent Accord sont applicables.

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 fournir 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 à bord et alentour par des représentants autorisés de l'autre Partie contractante pour vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage ainsi que l'état apparent de l'aéronef et son équipement (dénommée « inspection sur l'aire de trafic » dans le présent article), pourvu que cette inspection ne provoque pas de retard excessif.

4. Si une inspection ou une série d'inspections sur l'aire de trafic donne des raisons sérieuses de penser :

- a) qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef n'est pas conforme aux normes minimales en vigueur à ce moment en application de la Convention ;
- b) qu'il existe un défaut d'application et de respect effectifs des normes de sécurité en vigueur à ce moment en application de la Convention ;

la Partie contractante qui procède à l'inspection est libre de conclure, aux fins de l'article 33 de la Convention, que les conditions appliquées à la délivrance ou à la validation des certificats ou des licences dudit aéronef ou de son équipage ou à l'exploitation dudit aéronef ne sont pas au moins équivalentes aux normes minimales établies par la Convention.

5. Si le représentant d'une entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes refuse l'accès à un aéronef exploité par ladite entreprise ou en son nom aux fins d'une inspection sur l'aire de trafic telle que prévue 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 tirer les conclusions énoncées dans ledit paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier sans délai l'autorisation d'exploitation délivrée à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante lorsqu'une inspection sur l'aire de trafic, une série d'inspections sur l'aire de trafic, un refus d'accès aux fins d'une telle inspection, une consultation ou une autre raison lui donne à penser qu'il est nécessaire d'agir immédiatement pour assurer la sécurité des services de cette entreprise de transport aérien.

7. Les mesures que l'une des Parties contractantes prend en vertu des paragraphes 2 ou 6 ci-dessus sont levées dès que les raisons de leur application cessent d'exister.

8. Si la République d'Autriche a désigné une entreprise de transport aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et maintenu par un autre État membre de l'Union européenne, les droits de l'autre Partie contractante découlant du présent article s'appliquent également à l'adoption, à la mise en œuvre ou au respect des normes de sécurité par cet autre État ainsi qu'à l'autorisation d'exploitation de ladite entreprise de transport aérien.

Article 14. Sûreté

1. Conformément à leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation réciproque de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait 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 tout autre accord multilatéral relatif à la sûreté de l'aviation contraignant pour les deux Parties contractantes.

3. Dans le cadre de leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et incluses en annexe à la Convention de Chicago, dans la mesure où ces dispositions leur sont applicables ; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, des exploitants d'aéronefs dont l'établissement principal ou la résidence permanente est situé 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 disposant de licences d'exploitation valides conformément au droit de l'Union européenne, ainsi que des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement et sur demande toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites

dirigés contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leur équipage, des aéroports et des installations 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, au départ du territoire de l'autre Partie contractante ou pendant leur séjour sur celui-ci, les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation conformes aux lois en vigueur dans ce pays, y compris, dans le cas de la République d'Autriche, au droit de l'Union européenne.

6. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures appropriées soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger les aéronefs et inspecter les passagers, l'équipage et les bagages à main ainsi que pour procéder aux contrôles de sécurité appropriés des bagages, des marchandises, du courrier et des provisions de bord avant l'embarquement ou le chargement.

7. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande formulée par l'autre Partie contractante en vue d'obtenir la prise de mesures de sûreté spéciales en cas de menace particulière.

8. En cas d'acte ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leur équipage, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications ainsi que la prise d'autres mesures appropriées visant à mettre fin de manière rapide et sûre à de tels actes ou menaces.

9. Lorsqu'une Partie contractante a des raisons légitimes de penser que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions de sûreté aérienne du présent article, les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante peuvent demander la tenue de consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Lesdites consultations sont engagées dans un délai de quinze jours à compter de la date de réception de la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes. En l'absence d'accord satisfaisant dans les quinze jours suivant la date de ladite demande, le paragraphe 5 de l'article 3 du présent Accord (Désignation et révocation) est applicable. En cas d'urgence majeure, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai d'un mois.

Article 15. Aspects sociaux

1. Les Parties réaffirment leur engagement, conformément aux obligations découlant de leur appartenance à l'Organisation internationale du travail (OIT), à la déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, adoptée par la Conférence internationale du travail à sa quatre-vingt-sixième session en 1998, et à son suivi à respecter, à promouvoir et à mettre en œuvre et à appliquer effectivement les droits et principes fondamentaux au travail, dans la mesure de leurs ratifications respectives.

2. Les Parties encouragent, par leurs lois, règlements et pratiques, des niveaux élevés de protection dans le domaine social et du travail du secteur de l'aviation civile.

Article 16. Protection de l'environnement

1. Les Parties contractantes reconnaissent la nécessité de protéger l'environnement en encourageant le développement durable de l'aviation.

2. Les Parties contractantes conviennent, en ce qui concerne les services exploités entre leurs territoires respectifs, de mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées de l'annexe 16 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ainsi que la politique et les orientations en vigueur de l'OACI en matière de protection de l'environnement.

3. Les Parties contractantes reconnaissent l'importance de travailler ensemble et dans le cadre de discussions multilatérales sur les questions de protection de l'environnement.

Article 17. Mise à disposition de données statistiques

Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à leur demande, les données statistiques collectées sur le trafic chargé et déchargé sur le territoire de ladite autre Partie contractante à des fins d'information, sous réserve des lois et règlements de chaque Partie contractante.

Article 18. Consultations

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante se consultent de temps à autre afin de coopérer étroitement concernant toutes les questions liées à l'interprétation et à l'application du présent Accord, à la demande de l'une des Parties contractantes.

2. Ces consultations sont engagées dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande d'une Partie contractante, sauf accord contraire des deux Parties contractantes.

Article 19. 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 la tenue de consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations (qui peuvent être préparées par la voie de discussions entre les autorités aéronautiques) sont engagées 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 chaque Partie contractante et entrent en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant celui au cours duquel les deux Parties contractantes se sont notifié, par un échange de notes diplomatiques, l'accomplissement des formalités nécessaires à cet effet conformément à leur droit interne.

3. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent directement convenir de modifications de l'annexe au présent Accord, qui entrent en vigueur après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Article 20. Règlement des différends

1. Si un différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord les oppose, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de régler ce différend par la voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par la 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, de le soumettre pour décision à un tribunal composé de trois arbitres, dont chacune des Parties contractantes nomme un membre et le troisième membre est désigné par les deux premiers arbitres ainsi choisis.

3. Chacune des Parties contractantes désigne un arbitre dans un délai de soixante jours à compter de la date où l'une d'entre elles reçoit une note diplomatique de l'autre Partie contractante demandant l'arbitrage du différend par un tel tribunal, et le troisième arbitre est désigné avant la fin d'une nouvelle période de soixante jours.

4. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas d'arbitre dans le délai prescrit ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prévu, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, désigner un ou plusieurs arbitres selon le cas. Le troisième arbitre est alors un ressortissant d'un État tiers, exerce les fonctions de président du tribunal d'arbitrage et détermine le lieu de l'arbitrage. Si le Président estime être ressortissant d'un État ne pouvant être considéré comme neutre à l'égard du différend, le Vice-Président le plus ancien, dont la neutralité ne peut être contestée, procède à la nomination. Le tribunal arbitral se prononce à la majorité des voix.

5. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer aux décisions rendues en application du paragraphe 2 du présent article.

6. Si et aussi longtemps que 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 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. Les dépenses du tribunal d'arbitrage, y compris les honoraires et les frais des arbitres, sont partagées à parts égales entre les Parties contractantes. Toute dépense engagée par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale dans le cadre des procédures prévues au paragraphe 4 du présent article est considérée comme faisant partie des frais du tribunal d'arbitrage.

Article 21. Dénonciation

1. Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier à l'autre Partie contractante par écrit, par les voies diplomatiques, sa décision de dénoncer le présent Accord. Ladite décision est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. En pareil cas, l'Accord prend fin douze mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification de dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. 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 22. Enregistrement

Le présent Accord et les modifications qui y sont apportées sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 23. Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur à titre provisoire trente jours après la date de signature.

Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant le mois au cours duquel les deux Parties contractantes se sont notifiées, par échange de notes diplomatiques, l'accomplissement des formalités nécessaires à cette fin conformément à leurs procédures juridiques respectives.

L'Accord de transport aérien entre le Gouvernement fédéral autrichien et le Gouvernement des Émirats arabes unis, signé le 23 mai 1990, est dénoncé et remplacé par le présent Accord à la date de son entrée en vigueur.

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

FAIT à Vienne le 4 juillet 2023 en double exemplaire en langues allemande, arabe et anglaise, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation des dispositions du présent Accord, le texte anglais prévaut.

Pour le Gouvernement fédéral autrichien :
PETER LAUNSKY-TIEFFENTHAL

Pour le Gouvernement des Émirats arabes unis :
HAMAD ALI AL KAABI

ANNEXE

Section I

A. Les entreprises de transport aérien	Points intermédiaires	Points d'arrivée	Points au-delà
Points en Autriche	Tous points	Points dans les Émirats arabes unis	Tous points
B. Les entreprises de transport aérien	Points intermédiaires	Points d'arrivée	Points au-delà
Points dans les Émirats arabes unis	Tous points	Points en Autriche	Tous points

Section II

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.

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

Section III

Les transporteurs aériens des deux Parties peuvent, sur un vol quelconque ou sur tous les vols, et à leur choix :

- a) assurer des vols dans une direction ou dans les deux directions ;
- b) combiner plusieurs vols en un seul ;
- c) desservir les points intermédiaires et au-delà visés dans la section I de la présente Annexe ainsi que les points situés sur le territoire des Parties, dans toute combinaison et dans n'importe quel ordre ;
- d) omettre des escales en un ou plusieurs points ;
- e) transférer le trafic de l'un de ses aéronefs vers un autre de ses aéronefs en tout point ;
- f) effectuer des escales à tout point situé à l'intérieur ou en dehors du territoire de l'une ou l'autre des Parties ;
- g) assurer un trafic de transit en passant par le territoire de l'autre Partie ;
- h) combiner le trafic sur le même aéronef, quelle que soit l'origine de ce trafic.