

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 1991

Ausgegeben am 11. Juni 1991

106. Stück

281. Kundmachung: Geltungsbereich des Übereinkommens über die Anerkennung und Vollstreckung ausländischer Schiedssprüche
282. Abkommen zwischen der Österreichischen Bundesregierung und der Regierung der Republik Ungarn über die Errichtung neuer Grenzübergänge an der gemeinsamen Staatsgrenze
283. Luftverkehrsabkommen zwischen der Österreichischen Bundesregierung und der Regierung der Vereinigten Arabischen Emirate samt Anhang

281. Kundmachung des Bundeskanzlers betreffend den Geltungsbereich des Übereinkommens über die Anerkennung und Vollstreckung ausländischer Schiedssprüche

Nach Mitteilungen des Generalsekretärs der Vereinten Nationen haben folgende weitere Staaten ihre Beitrittsurkunden zum Übereinkommen über die Anerkennung und Vollstreckung ausländischer

Schiedssprüche (BGBl. Nr. 200/1961, letzte Kundmachung des Geltungsbereiches BGBl. Nr. 481/1989) hinterlegt:

Staaten:

Datum der Hinterlegung der Beitrittsurkunde:

Côte d'Ivoire 1. Februar 1991
Guinea 23. Jänner 1991

Vranitzky

282.

ABKOMMEN

ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG UND DER REGIERUNG DER REPUBLIK UNGARN ÜBER DIE ERRICHTUNG NEUER GRENZÜBERGÄNGE AN DER GEMEINSAMEN STAATSGRENZE

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung der Republik Ungarn sind im Geiste der Förderung gutnachbarschaftlicher Beziehungen zwischen ihren Ländern und vom Wunsche geleitet, den bilateralen und internationalen Personenreiseverkehr durch die Errichtung neuer Grenzübergänge zwischen den beiden Staaten zu erleichtern, wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Die Vertragsstaaten errichten folgende neue Grenzübergänge an der gemeinsamen Staatsgrenze:

1. Zwischen Pamhagen und Fertöd im Bereich des Grenzsteines A 69 einen internationalen Straßengrenzübergang für den Personenreiseverkehr;
2. Zwischen Mörbisch und Fertőrákos beim Grenzstein B 2 einen internationalen Grenzübergang für den Fußgänger- und Radfahrverkehr;
3. Zwischen Andau und Mosonszentjános beim Grenzstein A 56 einen internationalen Grenzübergang für den Fußgänger- und Radfahrverkehr;

MEGÁLLAPODÁS

AZ OSZTRÁK SZÖVETSÉGI KORMÁNY ÉS A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG KORMÁNYA KÖZÖTT ÚJ HATÁRÁTKELŐHELYEK LÉTESÍTÉSÉRŐL A KÖZÖS ÁLLAMHATÁRON

Az Osztrák Szövetségi Kormány és a Magyar Köztársaság Kormánya a két ország közötti jószomszédi kapcsolatok elősegítésének szellemében és attól az óhajtól vezettetve, hogy a kétoldalú és a nemzetközi személyforgalmat új határátkelőhelyek létesítésével a két állam között megkönnyítsék, az alábbiakban állapodtak meg:

1. cikk

A Szerződő Államok az alábbi határátkelőhelyeket létesítik a közös államhatáron:

1. Pamhagen és Fertöd között az A 69-es határkő térségében nemzetközi közúti határátkelőhely személyforgalomra;
2. Mörbisch-Fertőrákos között a B 2 határkőnél nemzetközi határátkelőhely, gyalogos és kerékpáros forgalomra;
3. Andau és Mosonszentjános között az A 56 határkőnél nemzetközi határátkelőhely, gyalogos és kerékpáros forgalomra;

4. Zwischen Rechnitz und Boszók im Bereich des Grenzsteines C 5 einen Straßengrenzübergang für den Personenverkehr österreichischer und ungarischer Staatsbürger;
5. Zwischen Eberau und Szentpéterfa im Bereich des Grenzsteines C 48 c einen Straßengrenzübergang für den Personenreiseverkehr österreichischer und ungarischer Staatsbürger;
6. Zwischen Moschendorf und Pinkamindszent im Bereich des Grenzsteines C 58 einen internationalen Straßengrenzübergang für den Personenreiseverkehr, nach Fertigstellung einer Umfahrungsstraße um Moschendorf.
4. Rechnitz és Bozsók között a C 5-ös határkö térségében közúti határátkelőhely, személyforgalomra magyar és osztrák állampolgárok számára;
5. Eberau és Szentpéterfa között a C 48 c határkö térségében közúti határátkelőhely személyforgalomra, magyar és osztrák állampolgárok számára;
6. Moschendorf és Pinkamindszent között a C 58-as határkö térségében nemzetközi közúti határátkelőhely személyforgalomra, a Moschendorft elkerülő ut elkészülte után.

Artikel 2

Am Geschriebenstein beim Grenzstein C 0 gestatten die Vertragsstaaten österreichischen und ungarischen Staatsbürgern den Besuch der Aussichtswarte.

2. cikk

Geschriebenstein (Irottkőnél) a C 0 határkőnél a Szerződő Államok engedélyezik magyar és osztrák állampolgárok számára a kilátó meglátogatását.

Artikel 3

(1) Die Vertragsstaaten werden an den gemäß Artikel 1 zu errichtenden Grenzübergängen die zur Grenzabfertigung erforderlichen weiteren Voraussetzungen schaffen.

(2) Der Zeitpunkt der Eröffnung dieser Grenzübergänge, deren Öffnungszeiten, die Art der zugelassenen Verkehrsmittel, der grenzüberschreitende land- und forstwirtschaftliche Bewirtschaftungsverkehr, die Errichtung gemeinsamer Grenzabfertigungsstellen und andere Modalitäten werden zwischen den zuständigen Behörden der beiden Vertragsstaaten vereinbart.

3. cikk

(1) A Szerződő Államok az első cikkben létesítendő határátkelőhelyekhez megteremtik a határforgalom ellenőrzéséhez szükséges további feltételeket.

(2) Ezen határátkelőhelyek megnyitása időpontját, azok nyitvatartását, a megengedett közlekedési eszközök fajtáit, mező- és erdőgazdálkodással kapcsolatos határforgalmat, közös határellenőrzési pontok létesítését és egyéb módokat a két Szerződő Állam illetékes hatóságai közösen állapítják meg.

Artikel 4

Jeder der beiden Vertragsstaaten kann aus Gründen der öffentlichen Ordnung, Sicherheit oder Gesundheit die Anwendung dieses Abkommens vorübergehend ganz oder teilweise aussetzen. Die Aussetzung und deren Aufhebung sind dem anderen Vertragsstaat unverzüglich schriftlich auf diplomatischem Wege bekanntzugeben.

4. cikk

A Szerződő Államok bármelyike a közrend, a közbiztonság vagy egészségügyi okokból ezen Megállapodás alkalmazását átmenetileg részben vagy teljes egészében felfüggesztheti. A felfüggesztést és annak feloldását a másik Szerződő Állammal haladéktalanul, írásban, diplomáciai úton közölni kell.

Artikel 5

(1) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Es tritt am ersten Tag des dritten Monats in Kraft, der auf den Monat folgt, in dem die Vertragsstaaten einander schriftlich auf diplomatischem Wege mitteilen, daß die entsprechenden innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten gegeben sind.

(2) Dieses Abkommen ist jederzeit kündbar und tritt drei Monate nach Einlangen der schriftlich auf diplomatischem Wege vorzunehmenden Kündigung beim anderen Vertragsstaat außer Kraft.

5. cikk

(1) Ezen Megállapodás meghatározatlan időre szól. A Megállapodás azt a hónapot követő harmadik hónap első napján lép hatályba, amikor a Szerződő Államok diplomáciai úton írásban tájékoztatták egymást arról, hogy a hatálybalépéshez szükséges belső állami előírásoknak eleget tettek.

(2) Ezen Megállapodás bármikor felmondható és a diplomáciai úton írásban a másik Szerződő Államhoz történt bejelentés után három hónap elteltével veszti hatályát.

GESCHEHEN ZU Budapest, am 5. April 1991 in zwei Urschriften, in deutscher und ungarischer Sprache, wobei beide Texte in gleicher Weise authentisch sind.

Für die
Österreichische Bundesregierung:

Alois Mock

Für die
Regierung der Republik Ungarn:

Jeszensky Géza

KÉSZÜLT Budapesten, az 1991. évi 5/4 hó napján két eredeti példányban német és magyar nyelven, mindkét szöveg egyaránt hiteles.

Az Osztrák Szövetségi
Kormány nevében:

Alois Mock

A Magyar Köztársaság
Kormánya nevében:

Jeszenszky Géza

Die Mitteilungen gemäß Art. 5 Abs. 1 wurden am 5. April 1991 abgegeben; das Abkommen tritt gemäß seinem Art. 5 Abs. 1 mit 1. Juli 1991 in Kraft.

Vranitzky

283.

LUFTVERKEHRSABKOMMEN ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG UND DER REGIERUNG DER VEREINIGTEN ARABISCHEN EMIRATE

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung der Vereinigten Arabischen Emirate,

In diesem Abkommen in der Folge die Vertragsparteien genannt,

Als Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt *),

Vom Wunsche geleitet, in Ergänzung des genannten Abkommens ein Abkommen zum Zwecke der Errichtung eines planmäßigen Luftverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus abzuschließen,

Haben folgendes vereinbart:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

Für die Anwendung dieses Abkommens, sofern nicht der Zusammenhang etwas anderes erfordert:

- a) bedeutet der Ausdruck „Vertragspartei“ die Österreichische Bundesregierung auf der einen Seite und die Regierung der Vereinigten Arabischen Emirate auf der anderen Seite;
- b) bedeutet der Ausdruck „die Konvention“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt und schließt jeden gemäß Artikel 90 dieser Konvention angenommenen Anhang sowie Änderungen des Anhangs oder der Konvention gemäß

deren Artikel 90 und 94 ein, sofern diese für beide Vertragsparteien in Kraft getreten sind;

- c) bedeutet der Ausdruck „Luftfahrtbehörden“ im Falle der Österreichischen Bundesregierung den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr oder jede andere Behörde, die zur Wahrnehmung der gegenwärtig von der genannten Behörde ausgeübten Funktionen gesetzlich befugt ist, und im Falle der Regierung der Vereinigten Arabischen Emirate den Minister of Communications (Kommunikationsminister) und jede andere Person oder Behörde, die zur Wahrnehmung der gegenwärtig vom Minister auszuübenden Funktionen in bezug auf dieses Abkommen ermächtigt ist;
- d) bedeutet der Ausdruck „namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen“ ein Fluglinienunternehmen oder Fluglinienunternehmen, das/die gemäß Artikel 3 des vorliegenden Abkommens namhaft gemacht und zugelassen wurden;
- e) bedeutet der Ausdruck „Hoheitsgebiet“ in bezug auf einen Staat die Landgebiete und angrenzenden Küstengewässer, welche der Staatshoheit dieses Staates unterstehen;
- f) bedeutet der Ausdruck „Fluglinie“ jede im Linienverkehr betriebene Luftverkehrsverbindung mit Luftfahrzeugen zum Zwecke der öffentlichen Beförderung von Fluggästen, Post oder Fracht, entweder gemeinsam oder getrennt;
- g) bedeutet der Ausdruck „internationale Fluglinie“ eine Fluglinie, die den Luftraum von mehr als einem Staat durchquert;
- h) bedeutet der Ausdruck „Fluglinienunternehmen“ jede Unternehmung des Luftverkehrs, welche eine internationale Fluglinie propioniert oder betreibt;
- i) bedeutet der Ausdruck „nicht-gewerbliche Landung“ eine Landung zu jedem anderen Zweck als zum Aufnehmen oder Absetzen

*) Kundgemacht in BGBl. Nr. 97/1949

von Fluggästen, Fracht oder Post, entweder gemeinsam oder getrennt;

j) bedeutet der Ausdruck „Beförderungskapazität“:

- I) in bezug auf ein Luftfahrzeug die diesem auf einer Flugstrecke oder einem Flugstreckenabschnitt zur Verfügung stehende Nutzlast;
- II) in bezug auf eine festgelegte Fluglinie die Beförderungskapazität des auf dieser Fluglinie eingesetzten Luftfahrzeuges, multipliziert mit der von diesem Luftfahrzeug innerhalb eines gegebenen Zeitraumes auf einer Flugstrecke oder einem Flugstreckenabschnitt betriebenen Frequenz.

Artikel 2

Verkehrsrechte

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei hinsichtlich ihres planmäßigen internationalen Fluglinienverkehrs die folgenden Rechte:

- a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen;
- b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet Landungen zu nichtgewerblichen Zwecken durchzuführen.

2. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zum Zwecke der Errichtung eines planmäßigen internationalen Fluglinienverkehrs auf den im Anhang festgelegten Flugstrecken die in diesem Abkommen angeführten Rechte. Diese Fluglinien und Flugstrecken werden in der Folge „die vereinbarten Fluglinien“ und „die festgelegten Flugstrecken“ genannt. Beim Betrieb einer vereinbarten Fluglinie auf einer festgelegten Flugstrecke genießt das von jeder Vertragspartei namhaft gemachte Fluglinienunternehmen außer den in Absatz 1 dieses Artikels genannten Rechten noch das Recht, auf den für diese Flugstrecke im Flugstreckenplan festgelegten Punkten Landungen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragschließenden Partei durchzuführen, um Fluggäste und Frachtgut, einschließlich Post, aufzunehmen und abzusetzen.

3. Keine Bestimmung in Absatz 2 dieses Artikels ist dahingehend auszulegen, daß dem Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei das Vorrecht eingeräumt wird, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste und Frachtgut, einschließlich Post, die für einen anderen Punkt im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind, zur entgeltlichen oder unentgeltlichen Beförderung aufzunehmen.

Artikel 3

Namhaftmachung von Fluglinienunternehmen

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, der anderen Vertragspartei schriftlich ein oder mehrere Flugli-

nienunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien auf den festgelegten Flugstrecken namhaft zu machen.

2. Bei Erhalt dieser Namhaftmachung haben die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei nach Maßgabe der Bestimmungen der Absätze 4 und 5 dieses Artikels den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen die entsprechenden Betriebsbewilligungen unverzüglich zu erteilen.

3. Von dem seitens einer der Vertragsparteien namhaft gemachten Fluglinienunternehmen kann verlangt werden, der anderen Vertragspartei den Nachweis zu erbringen, daß es in der Lage ist, die Bedingungen der Gesetze und Vorschriften zu erfüllen, die von dieser Vertragspartei in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der Konvention üblicher- und billigerweise auf den Betrieb internationaler Fluglinien angewendet werden.

4. Jede Vertragspartei hat das Recht, die Erteilung der in Absatz 2 dieses Artikels genannten Betriebsbewilligungen zu verweigern oder dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen für die Ausübung der in Artikel 2 des vorliegenden Abkommens angeführten Rechte die von ihr für erforderlich erachteten Bedingungen in allen jenen Fällen aufzuerlegen, in denen der genannten Vertragspartei nicht nachgewiesen wird, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums und die maßgebliche Kontrolle dieses Fluglinienunternehmens bei der Vertragspartei, die es namhaft gemacht hat, oder ihren Staatsangehörigen liegen.

5. Ist ein Fluglinienunternehmen in dieser Weise namhaft gemacht und ihm die Bewilligung erteilt worden, so kann es jederzeit den Betrieb der vereinbarten Fluglinien aufnehmen, vorausgesetzt, daß ein gemäß den Bestimmungen des Artikels 9 dieses Abkommens erstellter Tarif in Kraft ist und eine Vereinbarung gemäß den Bestimmungen des Artikels 5 dieses Abkommens in bezug auf diese Fluglinie getroffen worden ist.

Artikel 4

Aufhebung und Widerruf

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

- a) in allen Fällen, in denen ihr nicht nachgewiesen wird, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Kontrolle dieses Fluglinienunternehmens bei der Vertragspartei, die das Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat, oder bei deren Staatsangehörigen liegen, oder

- b) falls es dieses Fluglinienunternehmen unterläßt, die Gesetze und Vorschriften der Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, zu befolgen, oder
- c) falls das Fluglinienunternehmen es in anderer Weise unterläßt, den Betrieb gemäß den in diesem Abkommen vorgeschriebenen Bedingungen durchzuführen.

2. Dieses Recht wird nur nach Beratungen mit der anderen Vertragspartei ausgeübt, es sei denn, daß sofortige Aussetzung, sofortiger Widerruf oder Auferlegung der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Bedingungen unbedingt erforderlich ist, um weitere Verstöße gegen Gesetze oder Vorschriften zu verhindern. In diesem Fall beginnen die Beratungen innerhalb von sechzig (60) Tagen ab dem Zeitpunkt, zu dem eine der beiden Vertragsparteien darum ersucht hat.

Artikel 5

Grundsätze für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien

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

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

3. Die auf diese Weise vereinbarten Flugpläne sind den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien spätestens dreißig (30) Tage vor dem vorgeschlagenen Zeitpunkt ihrer Einführung zur Genehmigung vorzulegen. In besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der genannten Behörden herabgesetzt werden.

4. Können die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen über die obgenannten Flugpläne keine Einigung erzielen, so werden sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bemühen, das Problem zu lösen.

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

Artikel 6

Anerkennung von Zeugnissen und Ausweisen

Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Ausweise, die von einer Vertragspartei ausgestellt oder als gültig erklärt wurden und noch gültig sind, sind von der anderen Vertragspartei für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien als gültig anzuerkennen. Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, für Flüge über ihr eigenes Hoheitsgebiet die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Ausweisen, die ihren eigenen Staatsangehörigen von einem anderen Staat ausgestellt oder als gültig erklärt wurden, zu verweigern.

Artikel 7

Befreiung von Zöllen und anderen Abgaben

1. Die von dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei auf internationalen Fluglinien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie deren übliche Ausrüstung, Treib- und Schmierstoffvorräte sowie Bordvorräte (einschließlich Nahrungsmittel, Getränke und Tabak), die sich an Bord dieses Luftfahrzeuges befinden, sind bei der Ankunft im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Inspektionsgebühren und sonstigen Abgaben oder Steuern befreit, vorausgesetzt, daß diese Ausrüstungsgegenstände und Vorräte bis zu ihrer Wiederausfuhr an Bord des Luftfahrzeuges verbleiben.

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

- a) Bordvorräte innerhalb der von den Behörden dieser Vertragspartei festgesetzten Grenzen, die im Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien an Bord genommen wurden und zur Verwendung an Bord der auf einer festgelegten Flugstrecke der anderen Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmt sind;
- b) Ersatzteile, die in das Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien zum Zwecke der Wartung oder Instandsetzung von Luftfahrzeugen eingeführt werden, die von dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei auf einer festgelegten Flugstrecke eingesetzt werden;
- c) Treib- und Schmierstoffe, die zur Versorgung von Luftfahrzeugen bestimmt sind, die von dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei auf einer festgelegten Flugstrecke betrieben werden, selbst wenn diese Vorräte während des Fluges über dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, in dem sie an Bord genommen wurden, verwendet werden sollen.

Es kann verlangt werden, daß die in den Absätzen a, b und c genannten Gegenstände unter Zollaufsicht oder Zollkontrolle bleiben.

3. Die übliche Bordausrüstung sowie die Gegenstände und Vorräte, die sich an Bord des Luftfahrzeuges einer der Vertragsparteien befinden, dürfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieser Vertragspartei entladen werden. In jedem Fall können sie bis zu ihrer Wiederausfuhr oder anderweitigen Verfügung im Einklang mit den Zollvorschriften unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden.

4. Folgende Gegenstände und Güter, die in das Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien zur ausschließlichen Verwendung durch das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei eingeführt wurden, sind auf der Grundlage der Gegenseitigkeit gleichfalls von allen Zöllen und/oder Steuern befreit:

Verschiedene offizielle Schriftstücke, die das Abzeichen des Fluglinienunternehmens tragen, wie zum Beispiel Gepäckanhänger, Flugscheine, Luftfrachtbriefe, Flugpläne, Bordkarten usw.

Artikel 8

Direkter Transitverkehr

Fluggäste, Fracht und Post im direkten Transitverkehr durch das Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien, die den für diesen Zweck vorgesehenen Bereich des Flughafens nicht verlassen, unterliegen nur einer vereinfachten Kontrolle, ausgenommen im Hinblick auf Sicherheitsmaßnahmen gegen Gewalttaten und Luftpiraterie. Gepäck-, Fracht- und Postsendungen im direkten Transitverkehr sind von Zollgebühren und anderen ähnlichen Abgaben befreit.

Artikel 9

Beförderungstarife

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

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

3. Vereinbarungen gemäß obigem Absatz 2 können, wenn möglich, durch Verwendung der Verfahren des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) zur Erstellung der Tarife getroffen werden.

4. Die auf diese Weise vereinbarten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens dreißig (30) Tage vor dem vorgeschlagenen Zeitpunkt ihrer Einführung zur Genehmigung vorzulegen; in besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der genannten Behörden herabgesetzt werden.

5. Können sich die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen auf einen dieser Tarife nicht einigen oder kann aus einem anderen Grund ein Tarif nicht gemäß Absatz 2 dieses Artikels festgelegt werden oder geben die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei während der ersten fünfzehn (15) Tage der in Absatz 4 dieses Artikels genannten Frist von dreißig (30) Tagen bekannt, daß sie mit einem gemäß den Bestimmungen von Absatz 2 dieses Artikels vereinbarten Tarif nicht einverstanden sind, so werden sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bemühen, eine Einigung über die Tarife zu erzielen.

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

7. Kein Tarif tritt in Kraft, wenn er nicht durch die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien genehmigt wurde.

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

Artikel 10

Überweisung von Erträgen

1. Jede Vertragspartei gewährt dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, den im Hoheitsgebiet der jeweiligen Vertragspartei erzielten Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben zu überweisen. Solche Überweisungen haben jedoch in Übereinstimmung mit den Devisenbestimmungen der Vertragspartei zu erfolgen, in deren Hoheitsgebiet die Einnahmen erzielt wurden. Solche Überweisungen haben in einer frei konvertiblen Währung auf der Grundlage des offiziellen Wechselkurses zu erfolgen, oder, wo es keinen offiziellen Wechselkurs gibt, zu den für laufende Zahlungen vorherrschenden Devisenmarktsätzen.

2. Wenn eine Vertragspartei der Überweisung des die Ausgaben übersteigenden Einnahmenüberschusses durch das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei Beschränkungen auferlegt, so hat letztere das Recht, dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der

erstgenannten Vertragschließenden Partei ihrerseits entsprechende Beschränkungen aufzuerlegen.

Artikel 11

Kaufmännische Tätigkeiten

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

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

Artikel 12

Beistellung von Statistiken

Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei werden den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen regelmäßige oder sonstige statistische Unterlagen übermitteln. Diese Unterlagen haben alle Angaben zu umfassen, die zur Feststellung des auf den vereinbarten Fluglinien von diesem Fluglinienunternehmen beförderten Verkehrsaufkommens und seiner Herkunft und Zielpunkte erforderlich sind.

Artikel 13

Sicherheit der Zivilluftfahrt

1. Die Vertragsparteien bekräftigen, daß ihre Verpflichtung, in ihren gegenseitigen Beziehungen die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen, ein integraler Bestandteil dieses Abkommens ist.

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

3. Die Vertragschließenden Parteien handeln in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des am 14. September 1963 in Tokio unterzeichneten Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen

gen *), des am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen **) und des am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt ***).

4. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) festgelegten und als Anhänge zum Abkommen über Internationale Zivilluftfahrt bezeichneten Sicherheitsbestimmungen für die Zivilluftfahrt, sofern solche Sicherheitsbestimmungen auf die Parteien anwendbar sind; die Vertragsparteien tragen dafür Sorge, daß Betreiber von Luftfahrzeugen, die bei ihnen eingetragen sind, bzw. Betreiber, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet haben, sowie die Halter von Flughäfen in Übereinstimmung mit diesen Sicherheitsbestimmungen für die Zivilluftfahrt handeln.

5. Beide Vertragsparteien verpflichten sich, die von der anderen Vertragspartei geforderten Sicherheitsbestimmungen für die Einreise in das Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei zu befolgen und geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die Fluggäste, die Besatzungsmitglieder, die von ihnen mitgeführten Gegenstände sowie die Fracht sowohl vor dem Abflug als auch vor dem Beladen einer Kontrolle zu unterziehen. Weiters verpflichten sich die beiden Vertragsparteien, jede Aufforderung seitens der anderen Vertragspartei zu Sondermaßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen oder Fluggästen vor einer ganz bestimmten Bedrohung zu berücksichtigen.

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

7. Sollte eine Vertragspartei von den in diesem Artikel für die Luftfahrt vorgesehenen Sicherheitsbestimmungen abweichen, so können die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei sofortige Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei fordern.

*) Kundgemacht in BGBl. Nr. 247/1974

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

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

Artikel 14**Beratungen und Abänderungen**

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

2. Wenn eine der Vertragsparteien es für wünschenswert hält, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens abzuändern, so kann sie um Beratung mit der anderen Vertragspartei ersuchen. Diese Beratungen, die durch Gespräche zwischen den Luftfahrtbehörden vorbereitet werden können, haben innerhalb eines Zeitraumes von sechzig (60) Tagen nach dem Zeitpunkt des Ersuchens zu beginnen, sofern nicht beide Vertragsparteien eine Verlängerung dieses Zeitraumes vereinbaren. Auf diese Weise vereinbarte Abänderungen sind von jeder Vertragspartei im Einklang mit ihren verfassungsmäßigen Verfahren zu genehmigen.

3. Abänderungen des Anhangs sind zwischen den entsprechenden Behörden der Vertragsparteien zu vereinbaren.

Artikel 15**Beilegung von Meinungsverschiedenheiten**

1. Bei einer Meinungsverschiedenheit zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens werden sich die Vertragsparteien zunächst bemühen, diese auf dem Verhandlungswege beizulegen.

2. Kommen die Vertragsparteien auf dem Verhandlungswege zu keiner Einigung, können sie vereinbaren, die Meinungsverschiedenheit einer Person oder einem Gremium zur Entscheidung vorzulegen; vereinbaren sie dies nicht, wird die Meinungsverschiedenheit auf Ersuchen einer der beiden Vertragsparteien einem Gericht von drei Schiedsrichtern zur Entscheidung vorgelegt werden, wobei jeweils einer von jeder Vertragspartei namhaft gemacht und der dritte Schiedsrichter von den beiden so namhaft gemachten Schiedsrichtern bestellt wird. Jede Vertragspartei hat innerhalb eines Zeitraumes von sechzig (60) Tagen ab dem Zeitpunkt, zu dem sie auf diplomatischem Wege vom Ersuchen der anderen Vertragspartei auf schiedsgerichtliche Behandlung der Meinungsverschiedenheit Kenntnis erhalten hat, einen Schiedsrichter namhaft zu machen; der dritte Schiedsrichter ist innerhalb eines Zeitraumes von weiteren sechzig (60) Tagen zu bestellen. Wenn eine der Vertragsparteien es verabsäumt, innerhalb des festgelegten Zeitraumes einen Schiedsrichter namhaft zu machen oder wenn der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb des festgelegten Zeitraumes bestellt wird, kann der Präsident des Rates der Internationalen

Zivilluftfahrtorganisation von jeder der Vertragsparteien ersucht werden, je nachdem es der Fall erfordert, einen oder mehrere Schiedsrichter zu ernennen. Der dritte Schiedsrichter muß auf jeden Fall ein Staatsangehöriger eines Drittstaates sein und den Vorsitz des Schiedsgerichtes führen.

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

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

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

Artikel 16**Beendigung**

Jede der Vertragsparteien kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich auf diplomatischem Wege ihren Entschluß bekanntgeben, dieses Abkommen zu kündigen; eine solche Benachrichtigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zur Kenntnis zu bringen. In einem solchen Fall tritt das Abkommen zwölf (12) Monate nach dem Zeitpunkt des Eintreffens der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieses Zeitraumes einvernehmlich zurückgezogen wird. Wenn keine Empfangsbestätigung durch die andere Vertragspartei erfolgt, gilt die Kündigung als vierzehn (14) Tage nach Empfang durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation eingegangen.

Artikel 17**Registrierung**

Dieses Abkommen und jede Änderung davon sind bei dem Rat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation und dem Sekretariat der Vereinten Nationen zu registrieren.

Artikel 18**Inkrafttreten**

Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem die beiden Vertragsparteien einander in einem

diplomatischen Notenwechsel bekanntgegeben haben, daß die Erfordernisse für sein Inkrafttreten nach ihren jeweiligen verfassungsrechtlichen Verfahren erfüllt worden sind.

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

GESCHEHEN am 23. Mai 1990 in Abu Dhabi in dreifacher Ausfertigung in deutscher, arabischer und englischer Sprache, wobei alle drei Texte gleichermaßen authentisch sind. Bei allfälligen Meinungsverschiedenheiten hinsichtlich der Auslegung ist der englische Text maßgebend.

Für die Österreichische Bundesregierung:

Dr. Gerfried BUCHAUER

Für die Regierung der Vereinigten Arabischen Emirate:

Mohamed Yahya AL-SUWAIDI

ANHANG

A. Das von der Österreichischen Bundesregierung namhaft gemachte Fluglinienunternehmen ist berechtigt, auf den im folgenden festgelegten

Flugstrecken planmäßige Fluglinien in beiden Richtungen zu betreiben:

Abflugpunkte:	Ankunftspunkte:
Punkte in Österreich	Punkte in den VAE (via zB Golf-Punkte)

B. Das von der Regierung der VAE namhaft gemachte Fluglinienunternehmen ist berechtigt, auf den im folgenden festgelegten Flugstrecken planmäßige Fluglinien in beiden Richtungen zu betreiben:

Abflugpunkte:	Ankunftspunkte:
Punkte in den VAE (via zB Golf-Punkte)	Punkte in Österreich

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

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

اتفاقية

النقل الجوي

بين

حكومة دولة الامارات العربية المتحدة

و

حكومة النمسا الاتحادية

لما كانت حكومة دولة الامارات العربية المتحدة وحكومة النمسا الاتحادية ،
واللتان يطلق عليهما في هذه الاتفاقية بالاطراف المتعاقدة ، طرفين في معاهدة
الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من
ديسمبر ١٩٤٤ م .

ورغبة منهما في عقد اتفاق مكمل للمعاهدة المذكورة ، بفرض إنشاء خطوط جوية
منتظمة بين اقليميهما وما وراءهما .

فقد اتفقتا على مايلي :-

المادة (١)

تعاريف

في تطبيق أحكام هذه الاتفاقية يقصد بالكلمات والعبارات التالية المعاني الموضحة قرين كل منها ما لم يدل سياق النص على غير ذلك :-

(أ) " الطرف المتعاقد " تعني حكومة دولة الامارات العربية المتحدة من جهة وحكومة النمسا الاتحادية من جهة أخرى .

(ب) " المعاهدة " : وتعني معاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر سنة ١٩٤٤ بما في ذلك أي ملحق ممتد طبقا للمادة (٩٠) من تلك المعاهدة وأي تعديل للملحق أو المعاهدة يتم طبقا للمادتين (٩٠) و (٩٤) منهما طالما أن هذه الملاحق والتعديلات قد أصبحت نافذة المفعول بالنسبة للطرفين المتصادقين .

(ج) " سلطات الطيران " : تعني بالنسبة إلى حكومة دولة الامارات العربية المتحدة وزير المواصلات أو أي شخص أو هيئة يعهد اليها القيام بأية سلطة متعلقة بالطيران المدني ، وبالنسبة إلى حكومة النمسا الاتحادية وزير الاقتصاد والنقل الاتحادي أو أية هيئة يعهد اليها قانونا بمباشرة إختصاص معين متعلق بهذه الاتفاقية .

(د) " مؤسسة النقل الجوي الممينة " : وتعني مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي يتم تميمينها والترخيص لها طبقا للمادة (٣) من هذه الاتفاقية .

(هـ) " الاقليم " : بالنسبة إلى دولة ما يعني مساحات الأرض والمياه الإقليمية الملاصقة لها والخاضعة لسيادة تلك الدولة .

- (ز) "خط جوي" : ويعني أية خدمات جوية منتظمة تقوم بها الطائرة لنقل الركاب والبريد والبضائع إما مجتمعة أو على حده .
- (ل) "خط جوي دولي" : ويعني الخدمات الجوية التي تعبر أجواء اقليم أكثر من دولة واحدة .
- (ن) "مؤسسة نقل جوي" : وتعني أية مؤسسة نقل جوي تمنح أو تدير خدمات جوية دولية .
- (و) "الهبوط لأغراض غير تجارية" : يعني التوقف لأي غرض غير أخذ أو إنزال ركاب و بضاع أو بريد إما مجتمعة أو على حده .
- (ي) "السعة" تعني :
- ١- بالنسبة للطائرة ، الحمولة الصافية لتلك الطائرة على خط طيران أو جزء من هذا الخط .
- ٢- بالنسبة للخدمة الجوية ، سعة الطائرة المستخدمة في هذه الخدمة مضروبة بعدد الرحلات التي قامت بها هذه الطائرة في فترة معينة على خط طيران أو جزء من هذا الخط .

المادة (٢)

حقوق النقل

١- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية فيما يتعلق بتشغيل خطوطه الجوية الدولية المنتظمة :-

- (أ) الحق في عبور إقليمه دون الهبوط فيه .
- (ب) الحق في الهبوط في إقليمه لأغراض غير تجارية .

٢- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المبينة في هذه الاتفاقية بفرض إنشاء خطوط جوية دولية منتظمة على الطرق المحددة في الملحق . ويطلق على هذه الخطوط والطرق " الخطوط المتفق عليها " والطرق المحددة على التوالي .

وتتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة من جانب كل طرف متعاقد في أثناء تشغيلها خطا متفقا عليه على طريق محدد بالإضافة إلى الحقوق الممنوحة في الفقرة (١) من هذه المادة بالحق في الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر في النقاط المحددة لهذا الطريق في جدول الطرق وذلك لغرض أخذ وإنزال ركاب وبضائع وبريد .

٣- ليس في نص الفقرة (٣) من هذه المادة ما يخول مؤسسة النقل الجوي التابعة لطرف متعاقد حق نقل ركاب وبضائع وبريد نظير أجر أو مكافأة من إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى داخل إقليم ذلك الطرف .

المادة (٣)

تعيين مؤسسات النقل الجوي

- ١- يحق لكل طرف متعاقد أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة بتعيين مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر لتشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها على الطرق المحددة .
- ٢- على سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر عند تسليم الاخطار المشار اليه ان تصدر بدون تاخير تراخيص التشغيل اللازمة لمؤسسة النقل الجوي الممينة طبقا لاحكام الفقرتين (٤) و (٥) من هذه المادة .
- ٣- يجوز أن يطلب من مؤسسة النقل الجوي الممينة من أي من الطرفين المتعاقدين أن تثبت للطرف المتعاقد الآخر أنه تتوفر فيها الشروط التي تتطلبها القوانين والقواعد التي يطبقها هذا الطرف المتعاقد بصورة مألوفة ومعقولة على تشغيل الخطوط الجوية الدولية والتي تكون متفقة مع احكام المعاهدة .
- ٤- يحق لكل طرف متعاقد أن يرفض منح تراخيص التشغيل المشار اليها في الفقرة (٢) من هذه المادة أو فرض ما يراه ضروريا من شروط على ممارسة مؤسسة النقل الجوي الممينة للحقوق الممينة في المادة (٢) من الاتفاقية الحالية ، وذلك في أية حالة لا يقتنع فيها هذا الطرف المتعاقد بأن الملكية الجوهرية لهذه المؤسسة وإدارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الذي عينها أو في يد رعاياه .
- ٥- يجوز لمؤسسة النقل الجوي التي يتم تعيينها وإصدار ترخيص تشغيل لها أن تقوم في أي وقت ، بتشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها بشرط أن تكون التعرفة التي تم تحديدها وفقا لاحكام المادة (٩) من الاتفاقية الحالية سارية المفعول وإن اتفقا بموجب احكام المادة (٥) من الاتفاقية الحالية قد تم التوصل اليه بالنسبة إلى هذا الخط .

المادة (٤)

وقف وإلغاء تراخيص التشغيل

١- يحق لكل طرف متعاقد وقف ممارسة مؤسسة النقل الجوي الممينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للحقوق الممينة في المادة الثانية من الاتفاقية الحالية أو إلغاء ترخيص التشغيل أو فرض ما يراه ضرورياً من شروط على ممارسة هذه الحقوق وذلك :-

أ) إذا ثبت بأن الملكية الجوهرية لهذه المؤسسة وإدارتها الفعلية ليست في يد الطرف المتعاقد الآخر الذي عينها أو ليست في يد رعاياها .

ب) إذا قصرت المؤسسة في إتباع القوانين أو اللوائح المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق .

ج) إذا لم تقم المؤسسة بالتشغيل طبقاً للشروط المقررة في الاتفاقية الحالية .

٢- إذا لم يكن الوقف الفوري أو الإلغاء أو فرض الشروط الواردة في الفقرة (١) من هذه المادة ضرورياً لمنع وقوع مخالفات جديدة للقوانين أو اللوائح فلا يجوز ممارسة هذا الحق إلا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر . وفي هذه الحالة تبدأ المشاورات خلال مدة (٦٠) ستين يوماً من تاريخ تقديم الطلب من قبل أي من الطرفين المتعاقدين لبدء هذه المشاورات .

المادة (٥)

المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط المتفق عليها

- ١- يجب أن تتناسب السعة المعروضة على الخطوط الجوية المنتظمة المتفق عليها ، وبمعاميل حمولة معقول ، مع احتياجات النقل من إقليم كل طرف متعاقد والقاصدة إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر .
- ٢- وحتى يتم تحقيق معاملة عادلة ومتكافئة للمؤسسات الممينة ، يجب على هذه المؤسسات الاتفاق قبل وقت كاف على عدد الرحلات المنتظمة ، وطراز الطائرات التي سيتم استخدامها ، وجداول الرحلات بما في ذلك أيام التشغيل ومواقيت الوصول والمفادرة .
- ٣- يجب تقديم الجداول المتفق عليها إلى سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين لاعتمادها وذلك قبل الموعد المقترح لبدء العمل بها بثلاثين (٣٠) يوما على الأقل ، وفي حالات خاصة يجوز انقاص هذه المدة المحددة بشرط موافقة السلطات المذكورة .
- ٤- اذا لم تتمكن المؤسسات الممينة من الاتفاق على الجداول المشار اليها اعلاه ، فان سلطات الطيران التابعة للأطراف المتعاقدة سوف تسمى إلى إيجاد حل لهذه المشكلة .
- ٥- طبقا لأحكام هذه المادة ، فان أي من الجداول لن يدخل حيز التنفيذ الا بموافقة سلطات الطيران التابعة للأطراف المتعاقدة .

المادة (٦)

الاعتراف بالشهادات والرخص

تعتبر شهادات الجدارة الجوية وشهادات الكفاءة والرخص الصادرة أو المعتمدة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين والسارية المفعول ، معترفا بها من قبل الطرف المتعاقد الآخر لأغراض تشييل الخطوط المتفق عليها .

وفي جميع الأحوال ، يحتفظ كل طرف متعاقد بالحق في رفض الاعتراف بشهادات الكفاءة والرخص التي تمنح لمواطنيه من قبل الطرف المتعاقد الآخر للطيران فوق إقليمه .

المادة (٧)

الاعفاء من الرسوم الجمركية وغيرها

- ١- تمنى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الفرائض والرسوم المشابهة الاخرى طائرات مؤسسة النقل الجوي الممينة من أي طرف متعاقد التي تسيرها هذه المؤسسة على الخطوط الجوية الدولية وكذلك المعدات الممنادة وكميات الوقود وزيوت التشحيم وخزين الطائرات (بما في ذلك المواد الغذائية والمشروبات والدخان) لدى وصولها إقليم الطرف المتعاقد الآخر بشرط أن تظل هذه المعدات والمؤمن على متن الطائرات حتى إعادة تصديرها .
- ٢- تمنى كذلك من الرسوم والفرائض المشار إليها في البند (١) - باستثناء الرسوم التي يتم تحصيلها مقابل الخدمة المقدمة - المواد الآتية :-
 - أ) خزين الطائرات الذي تمون به في إقليم طرف متعاقد وفي الحدود التي تحددها السلطات التابعة لهذا الطرف المتعاقد وذلك لاستعماله على متن الطائرات المستخدمة في خط جوي دولي يسيرة الطرف المتعاقد الآخر .
 - ب) قطع الفيار التي يتم إدخالها في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين لسيارة أو إصلاح الطائرات المستخدمة في خط جوي محدد بواسطة مؤسسة النقل الجوي الممينة من الطرف المتعاقد الآخر .
 - ج) الوقود وزيوت التشحيم المخصصة لتموين الطائرات المفادرة التابعة لمؤسسات النقل الجوي الممينة من الطرف المتعاقد الآخر والمستخدم في خط جوي محدد حتى ولو تم استعمالها على جزء من الرحلة الذي يتم فوق إقليم الطرف المتعاقد الآخر الذي تزودت منه الطائرات بها .
- ويجوز طلب وضع المواد المشار إليها في البنود (١) ، (ب) ، (ج) . تحت اشراف السلطات الجمركية أو رقابتها .

يتبع:

٣- لا يجوز إزال المعدات التي تحملها الطائرات عادة ، وكذلك المواد والمؤن الموجودة على متن الطائرات التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بعد موافقة السلطات الجمركية لذلك الطرف المتعاقد ، وفي هذه الحالة ، يجوز وضع تلك المعدات وهذه المواد والمؤن تحت إشراف السلطات المذكورة إلى أن يعاد تصديرها أو إلى أن يتم التصرف فيها وفقا للوائح الجمركية .

٤- تعفى كذلك من جميع الرسوم الجمركية والضرائب على أساس المعاملة بالمثل المواد والبضائع التي تستورد في إقليم أي من الطرفين المتعاقدين وذلك للاستعمال الخاص من قبل مؤسسة النقل الجوي الممينة للطرف المتعاقد الآخر وينطبق هذا الاعفاء على مختلف الوثائق الرسمية التي تحمل شعار مؤسسة النقل الجوي مثل قسائم الحقايب ، وتذاكر السفر ، وفواتير الشحن ، وجداول الرحلات وبطاقات صعود الطائرة وغيرها .

المادة (٨)

المفريات العابرة (ترانزيت)

يخضع الركاب والامتعة والبضائع والبريد العابرون مباشرة (ترانزيت) لاقليم أي من الطرفين المتعاقدين والذين لا يفادرون منطقة المطار الخمسة لهذا الغرض، باستثناء ما يتعلق بالاجراءات الامنية ضد الممنذ والقرصنة الجوية ، يخضعون لاجراءات رقابة مبسطة . وتعفى من الرسوم الجمركية والضرائب الأخرى المماثلة الامتعة والبضائع العابرة مباشرة (ترانزيت) .

المادة (٩)

التعريفات

- ١-١- تحدد التعريفات التي تتقاضاها المؤسسات التابعة لطرف متعاقد للنقل إلى ومن إقليم الطرف المتعاقد الآخر في مستويات محقولة مع مراعاة جميع العوامل المتعلقة بذلك بما فيها تكلفة التشغيل والربح المعقول ، ومميزات الخدمة مثل مستويات سرعتها وتأمين وسائل الراحة .
- ١-٢- تحدد التعريفات المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة بالاتفاق بين مؤسسات النقل الجوي المقيمة لكلا الطرفين المتعاقدين .
- ١-٣- ويمكن التوصل إلى الاتفاقيات طبقاً للفترة ٣ الواردة أعلاه ، كلما أمكن ، باستخدام إجراءات الاتحاد الدولي للنقل الجوي الخاصة بتحديد التعريفات .
- ١-٤- يجب تقديم التعريفات التي يتم الاتفاق عليها إلى سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين لاعتمادها وذلك قبل الموعد المقترح لبدء العمل بها بثلاثين يوماً على الأقل ويجوز انقاص هذه المدة في حالات خاصة بشرط موافقة السلطات المذكورة .
- ١-٥- إذا لم تتفق مؤسسات النقل الجوي المقيمة على أي من هذه التعريفات ، أو إذا لم يكن بالإمكان ، لأسباب أخرى ، تحديد التعريف بموجب الفقرة ٢ من هذه المادة ، أو إذا قامت إحدى سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد ، خلال الخمسة عشر يوماً الأولى من مدة الثلاثين يوماً المشار إليها في الفقرة ٤ من هذه المادة ، باخطار سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر بعدم موافقتها على أي من التعريفات المتفق عليها طبقاً لأحكام الفقرة ٢ من هذه المادة ، وجب على سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين محاولة الاتفاق على هذه التعريفات .
- ١-٦- إذا لم تتمكن سلطات الطيران من الاتفاق على أية تعريفية تقدم لها وفقاً للفترة (٤) من هذه المادة أو تحديد أية تعريفية وفقاً للفترة (٥) من هذه المادة ، وجب على الأطراف المتعاقدة محاولة التوصل إلى إتفاق على هذه التعريفات .
- ١-٧- لن تطبق أية تعريفية ما لم توافق عليها سلطات الطيران لأي من الأطراف المتعاقدة .
- ١-٨- تظل التعريفات المحددة وفقاً لأحكام هذه المادة سارية المفعول إلى أن يتم تحديد تعريفات جديدة طبقاً لأحكام هذه المادة .

المادة (١٠)

تحويل فائض الإيرادات

١- يمنح كل طرف متعاقد مؤسسة النقل الجوي الممينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر حق التحويل الحر لفائض الإيرادات عن المصروفات الذي تحققته مؤسسة النقل الجوي الممينة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، وتتم هذه التحويلات على أساس أسعار الصرف الرسمية للمدفوعات الجارية وفي حالة عدم وجود أسعار صرف رسمية، يتم ذلك على أساس الأسعار السائدة في سوق الصرف الأجنبي للمدفوعات الجارية.

٢- إذا فرض أحد الطرفين المتعاقدين أية قيود على تحويل فائض الإيرادات عن المصروفات التي تحققها مؤسسة النقل الجوي الممينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر كان لهذا الطرف الحق في فرض قيود مماثلة على مؤسسة النقل الجوي الممينة من قبل الطرف المتعاقد الذي فرض تلك القيود.

المادة (١١)

تشغيل مؤسسات النقل الجوي

- ١- سوف تحتاج لمؤسسة النقل الجوي الممينة من كل طرف متعاقد فرص متكافئة في تعيين ، وفقا لقوانين ولوائح الطرف المتعاقد الآخر ، موظفي جهازها الفني والتجاري لتسيير الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة وكذلك فتح وتشغيل مكاتب في إقليم الطرف المتعاقد الآخر .
- ٢- كما ستحتاج لمؤسسة النقل الجوي الممينة من كل طرف متعاقد فرص ماثلة في إصدار جميع أنواع وثائق النقل وكذلك الاعلان عن المبيعات وتنميتها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر .

المادة (١٣)

تقديم الاحصاءات

على سلطات الطيران التابعة لكل طرف متعاقد تزويد سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بناء على طلبها بالبيانات الاحصائية الدورية وغيرها .
ويجب أن تشمل هذه البيانات جميع المعلومات اللازمة لتحديد حجم الحركة التي نقلتها هذه المؤسسة على الخطوط المتفرع عليها وكذا تنشأ هذه الحركة ونسبتها النهائي .

المادة (١٣)

أمن الطيران

- ١- يؤكد الطرفان المتعاقدان أن التزامهما تجاه بعضهما الآخر بحماية سلامة الطيران المدني ضد كافة أشكال التدخل غير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية .
- ٢- يقوم الطرفان المتعاقدان ، عند الطلب ، بتقديم جميع المساعدات اللازمة لبعضهما البعض لمنع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال الأخرى غير المشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها وضد سلامة المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية وأي تهديد آخر لأمن الطيران المدني .
- ٣- يقوم الطرفان المتعاقدان بالميل وفقاً لأحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات والموقعة في طوكيو في ١٤ سبتمبر ١٩٦٣ ، والمعاهدة الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات والموقعة في لاهاي في ١٦ ديسمبر ١٩٧٠ ، واتفاقية قمع جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في ٢٣ سبتمبر ١٩٧١ م .
- ٤- يجب على الطرفين المتعاقدين ، ضمن علاقاتهما المتبادلة ، العمل وفقاً لأحكام أمن الطيران المدني الموضوعة من قبل المنظمة الدولية للطيران والممثلة كملاحق لمعاهدة الطيران المدني الدولي وذلك إلى المدى الذي تنطبق فيه هذه الأحكام على الطرفين . ولهما أن يطلبتا من مستثمري الطائرات المسجلة لديهما أو مستثمري الطائرات الكائنة بمقار أعمالهم الرئيسية أو إقامتهم الدائمة في إقليميهما وكذلك مستثمري المطارات في إقليميهما العمل طبقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة .

«يتبع»

- ٥- يوافق كل من الطرفين المتعاقدين على مراعاة أحكام أمن الطيران والتي يطلبها الطرف المتعاقد الآخر للدخول إلى إقليمه ، والتأكد من تطبيق الإجراءات الملائمة لتفتيش الركاب وطاقم القيادة والمواد المحمولة باليد والبضائع قبل الصعود والتحميل . وعلى كل طرف متعاقد الاهتمام بأي طلب يتلقاه من الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ إجراءات أمنية خاصة ومقبولة لمواجهة تهديد معين .
- ٦- في حالة حدوث أو تهديد بحدوث استيلاء ، غير مشروع على طائرة مدنية أو أية أعمال أخرى غير مشروعة ضد سلامة تلك الطائرة وركابها وطاقمها وضد المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية ، يتوجب على الطرفين المتعاقدين أن يساعد كل منهما الآخر بتسهيل الاتصالات والإجراءات المناسبة الأخرى لانتهاء مثل تلك الحادثة أو التهديد بحدوثها بسرعة وأمان .
- ٧- إذا واجه أحد الطرفين المتعاقدين مشاكل تتعلق بأحكام أمن الطيران المنصوص عليها في هذه المادة يجوز لسلطات الطيران التابعة لأي طرف أن تطلب إجراء مشاورات عاجلة مع سلطات الطيران التابعة للطرف الآخر .

المادة (١٤)

المشاورات والتعديلات

- ١- تقوم سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين بالتشاور فيما بينها من وقت لآخر وبروح التعاون الوثيق لضمان تنفيذ احكام هذه الاتفاقية وملحقها ومراعاة تطبيقها بصورة مرضية .
- ٢- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين ، اذا ما رغب في تعديل أي من احكام هذه الاتفاقية ، أن يطلب من الطرف المتعاقد الآخر الدخول في مشاورات ، وتبدأ هذه المشاورات خلال فترة ستين (٦٠) يوما من تاريخ تسلم الطلب ، الا اذا اتفق كلا الطرفين المتعاقدين على مد هذه الفترة . واية تعديلات يتفق عليها يجب أن تعتمد من كلا الطرفين المتعاقدين وفقا للأجراءات الدستورية المتبعة في كل منهما .
- ٣- أية تعديلات على الملحق يجب أن يتم الاتفاق عليها بين السلطات المعنية لدى كل من الطرفين المتعاقدين .

المادة (١٥)

تسوية المنازعات

١- إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية وجب عليهما أولا محاولة تسويته بالتفاوض.

٢- فإذا لم يصل الطرفان المتعاقدان إلى تسوية للخلاف عن طريق المفاوضات جاز لهما الاتفاق على إحالته إلى شخص أو هيئة للفصل فيه . فإذا لم يتفقا على ذلك يحال النزاع بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين إلى هيئة مشكلة من ثلاثة محكمين يعين كل طرف متعاقد عضوا واحدا ويختار العضوان المعينان العضو الثالث . ويجب على كل من الطرفين المتعاقدين أن يعينا محكما خلال فترة (٦٠) ستين يوما من تاريخ تسلم أحد الطرفين المتعاقدين مذكرة الاخطار بالطرق الدبلوماسية من الطرف الآخر يطلب فيها إحالة النزاع إلى التحكيم ويتم تعيين المحكم الثالث خلال فترة (٦٠) ستين يوما أخرى . فإذا تعذر على أي من الطرفين المتعاقدين تعيين محكم خلال الفترة المحددة ، أو إذا تعذر تعيين المحكم الثالث في الفترة المحددة يقوم رئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين بتعيين المحكم أو المحكمين بحسب الاحوال . وفي أية حالة يجب أن يكون المحكم الثالث من رعايا دولة ثالثة وأن يرأس هيئة التحكيم .

٣- يتمتع الطرفان المتعاقدان بالامتنثال لأية قرارات صادرة بموجب الفترة الثانية من هذه المادة .

٤- إذا استمر أي من الطرفين المتعاقدين في عدم امتثاله للقرارات الصادرة بموجب الفترة الثانية من هذه المادة ، جاز للطرف المتعاقد الآخر أن يحد ويوقف أو يلغي أية حقوق أو إمتيازات منحت بموجب هذه الاتفاقية للطرف المتعاقد المتخلف .

٥- ويتحمل كل من الطرفين المتعاقدين مصاريف وأتعاب محكمه ، ويتقاسم الطرفان المتعاقدان بالتساوي مصاريف وأتعاب المحكم الثالث ، إضافة إلى أية رسوم أو مصاريف تستحق بسبب إجراءات التحكيم .

المادة (١٦)

الانتهاء

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة عبر القنوات الدبلوماسية بأنه قرر إنها، هذه الاتفاقية، على أن يتم إبلاغ هذا الاخطار في نفس الوقت إلى المنظمة الدولية للطيران المدني. وفي هذه الحالة ينتهي العمل بهذه الاتفاقية بعد مرور إثني عشر شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للاخطار ما لم يتم سحب إخطار الانهاء باتفاق الطرفين المتعاقدين قبل انتهاء هذه المدة. وإذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر بتسلمه للاخطار فيعتبر أنه قد تسلمه بعد مضي أربعة عشر يوما من تاريخ تسلم المنظمة الدولية للطيران المدني للاخطار.

المادة (١٧)

التسجيل لدى المنظمة الدولية للطيران
المدني

تسجل هذه الاتفاقية وجميع تعديلاتها لدى المنظمة الدولية للطيران المدني
وسكرتارية الأمم المتحدة .

المادة (١٨)

تاريخ نفاذ الاتفاقية

تدخل هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في اليوم الاول من الشهر الثاني الذي يلي تاريخ اخطار كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الاخر بتبادل الوثائق الدبلوماسية بانه قد تم التصديق على الاتفاقية وفقا للاجراءات الدستورية المعمول بها في بلد كل من الطرفين المتعاقدين .

وذيلت هذه الاتفاقية بتوقيعات الممثلين المفوضين من قبل الحكومتين المعنيتين .

ووقعت هذه الاتفاقية في مدينة الوطن بتاريخ ٨ سـوال ١٠ الموافق ٣ مايو ١٩٩٠

وحررت من ست نسخ اصلية اثنتين باللغة الالمانية ، وإثنتين باللغة العربية وإثنتين باللغة الانجليزية ، ولها جميعا قوة السند الاصيل . وفي حالة اختلاف التفسير فإن النص باللغة الانجليزية هو المعتمد .

عن حكومة

دولة الامارات العربية المتحدة

محمد يحيى السويدي
الوكيل المساعد لشؤون الطيران المدني
بوزارة المواصلات

عن حكومة

النمسا الاتحادية

فيرفريد بوخاور
سفير جمهورية النمسا لدى
دولة الامارات العربية المتحدة

ملحق

(1) الطرق الجوية التي يحق لمؤسسة النقل الجوي الممينة التابعة لحكومة النمسا الاتحادية تسييرها في كلا الاتجاهين :-

<u>نقاط الوصول</u>	<u>نقاط المفادرة</u>
نقاط في دولة الامارات العربية المتحدة (عبر نقاط في الخليج)	نقاط في النمسا

(ب) الطرق الجوية التي يحق لمؤسسة النقل الجوي الممينة التابعة لحكومة دولة الامارات العربية المتحدة تسييرها في كلا الاتجاهين :-

<u>نقاط الوصول</u>	<u>نقاط المفادرة</u>
نقاط في النمسا	نقاط في دولة الامارات العربية المتحدة (عبر نقاط في الخليج)

(ج) يجوز لمؤسسة النقل الجوي التابعة لكل من الطرفين المتماقيدين التثفيل على اي من النقاط المتوسطة ونقاط فيما وراء بدون ممارسة حقوق النقل بموجب الحرية الخامسة . وتخضع ممارسة الحرية الخامسة إلى موافقة سلطات الطيران المدني لدى كل من الطرفين المتماقيدين .

AIR TRANSPORT 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 called in this Agreement the Contracting Parties,

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the Seventh of December, 1944,

Desiring to conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing scheduled air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

- (a) the term "Contracting Party" means the Austrian Federal Government on the one hand and the Government of the United Arab Emirates on the other;
- (b) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago, on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annex or Convention under Articles 90 and 94 thereof insofar as these have become effective for both Contracting Parties;
- (c) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Austrian Federal Government, the Federal Minister for Public Economy and Transport or any other authority legally empowered to perform the functions exercised now by the said authority and, in the case of the Government of the United Arab Emirates, the Minister of Communications and any person or body authorized to perform any functions at present exercisable by the Minister in respect of this Agreement;
- (d) the term "designated airline" means an airline or airlines which has/have been designated and authorized in accordance with Article 3 of the present Agreement;
- (e) the term "territory" in relation to a state means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of that State;
- (f) the term "air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public

transport of passengers, mail or cargo, either in combination or separately;

- (g) the term "international air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State;
- (h) the term "airline" means any air transport enterprise offering or operating an international air service;
- (i) the term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail either in combination or separately;
- (j) the term "capacity" means:
 - (I) in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on a route or section of a route;
 - (II) in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or a section of a route.

Article 2

Traffic Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its scheduled international air services:

- (a) the right to fly across its territory without landing;
- (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airline designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo including mail.

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

Article 3

Designation of Airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party

one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such designation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of this Article, without delay grant to the designated airline the appropriate operating authorizations.

3. The airline designated by either Contracting Party may be required to satisfy the other Contracting Party that it is qualified to fulfill the conditions prescribed by the laws and regulations normally and reasonably applied by this Contracting Party to the operation of international air services in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

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

Article 4

Suspension and Revocation

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

- (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals, or
- (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or
- (c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

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

Contracting Party. In such a case consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request made by either Contracting Party for consultations.

Article 5

Principles Governing Operation of Agreed Services

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

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

3. The schedules so agreed upon shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be reduced subject to the consent of the said authorities.

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

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

Article 6

Recognition of Certificates and Licenses

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid by another State.

Article 7

Exemption from Customs and Other Duties

1. Aircraft operated on international services by the airline designated by each Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants and the aircraft stores (including food,

beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or charges 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. There shall also be exemption from the same duties, fees and charges 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 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 entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on a specified route by the designated airline of the other Contracting Party;
- (c) fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on a specified route by the designated airline 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.

Materials referred to in sub-paragraphs a), b) and c) above 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 each case, they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. There shall also be exemption from all customs duties and/or taxes on a reciprocal basis items and goods imported into the territory of either Contracting Party for the exclusive use by the designated airline of the other Contracting Party as follows:

Various official documents bearing the emblem of the airline such as luggage tags, air tickets, airway bills, timetables, boarding cards etc.

Article 8

Direct Transit Traffic

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

mail in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar charges.

Article 9

Transport Tariffs

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

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

3. Agreements according to paragraph 2 above may, if possible, be reached by the use of the procedures of the International Air-Transport Association for the working out of tariffs.

4. The tariffs so agreed upon shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction; in special cases this time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities.

5. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reasons a tariff cannot be fixed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if during the first fifteen (15) days of the thirty (30) days' period referred to in paragraph 4 of this Article, the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of their dissatisfaction with any tariff agreed upon in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to agree upon the tariffs.

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

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

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

Article 10**Transfer of Earnings**

1. Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party, the right of transfer of the excess of receipts over expenditure earned in the territory of the respective Contracting Party. Such remittances, however, shall be made in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued. Such transfer shall be effected in a freely convertible currency on the basis of official exchange rates or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payment.

2. If a Contracting Party imposes restrictions on the transfer of excess of receipts over expenditure by the designated airline of the other Contracting Party, the latter shall have the right to impose reciprocal restrictions on the designated airline of the first Contracting Party.

Article 11**Commercial Activities**

1. The designated airline of each Contracting Party shall have an equal opportunity to employ, subject to the laws and regulations of the other Contracting Party, the technical and commercial personnel for the performance of the agreed services on the specified routes and to establish and operate offices in the territory of the other Contracting Party.

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

Article 12**Provision of Statistics**

The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request periodic or other statements of statistics. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by that airline on the agreed services and the origin and destination of such traffic.

Article 13**Aviation Security**

1. The Contracting Parties reaffirm that their obligation to protect, in their mutual relationship,

the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

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

3. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, and the Convention for the Suppression of Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

4. 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 Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

5. Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo prior to boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

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

7. Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of that Party.

Article 14**Consultations and Modifications**

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

2. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provisions of the present Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations which may be prepared by discussions between the aeronautical authorities, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Modifications so agreed upon shall be approved by each Contracting Party in accordance with its constitutional procedures.

3. Modifications to the Annex shall be agreed upon between the appropriate authorities of the Contracting Parties.

Article 15**Settlement of Disputes**

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In any case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.

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

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

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

Article 16**Termination**

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

Article 17**Registration**

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

Article 18**Entry into Force**

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month following the date on which the two Contracting Parties have notified each other in an exchange of diplomatic notes that the requirements for its entry into force under their respective constitutional procedures have been fulfilled.

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

DONE at Abu Dhabi this 23rd day of May, 1990 in three originals in the German, Arabic and English languages, all three texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the
Austrian Federal Government:
Dr. Gerfried BUCHAUER

For the Government of
the United Arab Emirates:
Mohamed Yahya AL-SUWAIDI

ANNEX

A. The airline designated by the Austrian Federal Government shall be entitled to operate scheduled

air services in both directions on routes specified hereafter:

Points of departure:	Points of arrival:
----------------------	--------------------

Points in Austria	Points in the UAE (via e.g. Gulf points)
-------------------	---

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

Points of departure:	Points of arrival:
----------------------	--------------------

Points in the UAE (via e.g. Gulf points)	Points in Austria
---	-------------------

C. Any intermediate points and points beyond can be served by the designated airline 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.

Die Mitteilungen gemäß Art. 18 des Abkommens wurden am 8. bzw. 11. April 1991 abgegeben; das Abkommen tritt gemäß seinem Art. 18 mit 1. Juni 1991 in Kraft.

Vranitzky