

No. 28202

**AUSTRIA
and
ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN**

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Vienna on
30 June 1987**

Authentic texts: German, Persian and English.

Registered by Austria on 26 June 1991.

**AUTRICHE
et
RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE D'IRAN**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à
Vienne le 30 juin 1987**

Textes authentiques : allemand, persan et anglais.

Enregistré par l'Autriche le 26 juin 1991.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

LUFTVERKEHRSABKOMMEN ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG UND DER REGIERUNG DER ISLAMISCHEN REPUBLIK IRAN

PRÄAMBEL

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung der Islamischen Republik Iran,

in gleicher Weise vom Wunsche geleitet, ein Abkommen zum Zwecke der Errichtung und zum Betrieb eines Linienflugverkehrs zwischen ihren jeweiligen Hoheitsgebieten und darüber hinaus abzuschließen,

sind wie folgt übereingekommen.

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

Für den Zweck des vorliegenden Abkommens, sofern der Zusammenhang nichts anderes erfordert, bedeutet:

- a) 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 jede Änderung des Anhangs oder der Konvention gemäß deren Artikeln 90 und 94 ein, sofern sie für beide Vertragschließende Parteien in Kraft getreten sind;
- b) der Ausdruck „Luftfahrtbehörden“ im Falle der Islamischen Republik Iran die Zivilluftfahrtorganisation (Civil Aviation Organization) und jede Person oder Körperschaft, die zur Wahrnehmung der gegenwärtig von der genannten Organisation ausgeübten Funktionen oder ähnlicher Funktionen befugt ist, und im Falle der Österreichischen Bundesregierung den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr oder jede andere Stelle, die zur Wahrnehmung der derzeit von der genannten Behörde ausgeübten Funktionen gesetzlich ermächtigt ist;
- c) der Ausdruck „namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen“ ein gemäß den Bestimmungen von Artikel 3 des vorliegenden Abkommens namhaft gemachtes und zugelassenes Fluglinienunternehmen;
- d) der Ausdruck „Beförderungskapazität“ in bezug auf ein Luftfahrzeug seine auf einer Flugstrecke oder einem Flugstreckenabschnitt zur Verfügung stehende Nutzlast und in bezug auf eine „vereinbarte 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;
- e) der Ausdruck „Hoheitsgebiet“ in bezug auf einen Staat die Landgebiete und angrenzenden Küstengewässer, die der Staatshoheit dieses Staates unterstehen;
- f) die Ausdrücke „Fluglinie“, „internationale Fluglinie“, „Fluglinienunternehmen“ und „nicht-gewerbliche Landung“ besitzen die ihnen im Artikel 96 der Konvention von Chicago jeweils beigegebene Bedeutung.

Selbstverständlich begrenzen oder erweitern die den Artikeln des vorliegenden Abkommens beigegebenen Überschriften in keiner Weise den Sinn der Bestimmungen des vorliegenden Abkommens.

Artikel 2

Verkehrsrechte

(1) Jede Vertragschließende Partei gewährt der anderen Vertragschließenden Partei folgende im vorliegenden Abkommen festgelegten Rechte für die Durchführung eines internationalen Fluglinienverkehrs seitens des namhaft gemachten Fluglinienunternehmens der anderen Vertragschließenden Partei:

- a) das Hoheitsgebiet der anderen Vertragschließenden Partei ohne Landung zu überfliegen;
- b) im genannten Hoheitsgebiet nicht-gewerbliche Landungen durchzuführen; und
- c) auf den für diese Flugstrecke im Flugstreckenplan zu dem vorliegenden Abkommen festgelegten Punkten Landungen im genannten Hoheitsgebiet durchzuführen, um im Rahmen des internationalen Flugverkehrs Fluggäste, Frachtgut und Post abzusetzen oder aufzunehmen.

(2) Keine Bestimmung des vorliegenden Abkommens ist dahingehend auszulegen, daß dem Fluglinienunternehmen der einen Vertragschließenden Partei das Recht eingeräumt wird, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragschließenden Partei Fluggäste, Frachtgut oder Post, deren Bestimmungsort im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragschließenden Partei liegt, zur entgeltlichen Beförderung aufzunehmen.

(3) In Kampf- oder militärisch besetzten Gebieten oder davon in Mitleidenschaft gezogenen Gebieten unterliegt der Betrieb dieser Fluglinien der Zustimmung der zuständigen Behörden.

Artikel 3

Namhaftmachung und Bewilligungen

(1) Jede Vertragschließende Partei hat das Recht, der anderen Vertragschließenden Partei auf schriftlichem Wege ein Fluglinienunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien auf den festgelegten Flugstrecken namhaft zu machen.

(2) Bei Erhalt dieser Namhaftmachung haben die zuständigen Luftfahrtbehörden der anderen Vertragschließenden Partei nach Maßgabe der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 dieses Artikels dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen die entsprechende Bewilligung unverzüglich zu erteilen.

(3) Die Luftfahrtbehörden der einen Vertragschließenden Partei können von dem seitens der anderen Vertragschließenden Partei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, die Bedingungen der Gesetze und Vorschriften zu erfüllen, die von diesen Behörden gemäß den Bestimmungen der Konvention üblicherweise auf den Betrieb internationaler Fluglinien angewendet werden.

(4) Jede Vertragschließende Partei hat das Recht, die Erteilung der im Absatz 2 dieses Artikels erwähnten Betriebsbewilligung 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 all jenen Fällen aufzuerlegen, in denen der genannte Vertragschließenden Partei nicht nachgewiesen wird, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums und die maßgebliche Kontrolle dieses Fluglinienunternehmens bei der Vertragschließenden Partei, die es namhaft gemacht hat, oder ihren Staatsangehörigen liegen.

Artikel 4

Aufhebung und Widerruf

(1) Jede Vertragschließende Partei hat das Recht, eine Betriebsbewilligung zu widerrufen oder die Ausübung der in Artikel 2 des vorliegenden Abkommens festgelegten Rechte durch ein von der anderen Vertragschließenden Partei namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen auszusetzen oder bei der Ausübung dieser Rechte die von ihr für notwendig erachteten Bedingungen aufzuerlegen:

- a) in allen Fällen, in denen ihr nicht nachgewiesen wird, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums und die maßgebliche Kontrolle dieses Fluglinienunternehmens bei der Vertragschließenden Partei, die das Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat, oder bei den Staatsangehörigen dieser Vertragschließenden Partei liegen, oder
- b) falls es dieses Fluglinienunternehmen unterläßt, die Gesetze und/oder Vorschriften der Vertragschließenden Partei, die diese Rechte gewährt, zu befolgen, oder
- c) falls das Fluglinienunternehmen es in anderer Weise unterläßt, den Betrieb gemäß den im vorliegenden Abkommen vorgeschriebenen Bedingungen durchzuführen.

(2) Dieses Recht wird nur nach Beratungen mit der anderen Vertragschließenden Partei ausgeübt, es sei denn, daß sofortiger Widerruf, sofortige Aussetzung oder Auferlegung der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Bedingungen erforderlich ist, um weitere Verstöße gegen Gesetze und/oder Vorschriften zu verhindern.

Artikel 5

Anwendbarkeit von Gesetzen und Vorschriften

(1) Die Gesetze und Vorschriften der einen Vertragschließenden Partei über den Ein- oder Ausflug von im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen in ihr oder aus ihrem Hoheitsgebiet oder über den Betrieb und Verkehr von solchen Luftfahrzeugen über ihrem Hoheitsgebiet oder innerhalb ihres Hoheitsgebietes gelten auch für Luftfahrzeuge des namhaft gemachten Fluglinienunternehmens der anderen Vertragschließenden Partei.

(2) Die Gesetze und Vorschriften der einen Vertragschließenden Partei über den Einflug, Aufenthalt und Ausflug von Fluggästen, Besatzung, Frachtgut oder Post in ihr oder aus ihrem Hoheitsgebiet, wie zum Beispiel Formalitäten hinsichtlich Einflug, Ausflug, Ausreise und Einreise sowie Zoll- und Gesundheitsmaßnahmen, gelten auch für Fluggäste, Besatzung, Frachtgut oder Post,

die vom Luftfahrzeug des namhaft gemachten Fluglinienunternehmens der anderen Vertragschließenden Partei befördert werden, während sie sich innerhalb des genannten Hoheitsgebietes befinden.

(3) Jede Vertragschließende Partei stellt der anderen Vertragschließenden Partei auf deren Ersuchen Kopien der in diesem Artikel genannten maßgeblichen Gesetze und Vorschriften zur Verfügung.

(4) Das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen einer Vertragschließenden Partei hat das Recht, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragschließenden Partei eigene Vertretungen zu unterhalten. Im Falle der Namhaftmachung eines Generalbeauftragten oder Gebietsvertreters muß dieser Agent das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen der anderen Vertragschließenden Partei sein, sofern zwischen den beiden namhaft gemachten Fluglinienunternehmen nichts anderes vereinbart wird.

Artikel 6

Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben

(1) Die von dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der einen Vertragschließenden Partei auf internationalen Fluglinien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie Treibstoffvorräte, Schmierole, sonstiges technisches Verschleißmaterial, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Vorräte, die sich an Bord des Luftfahrzeuges des Fluglinienunternehmens der einen Vertragschließenden Partei befinden, das die Befugnis zum Betrieb der in diesem Abkommen festgelegten Flugstrecken und Fluglinien besitzt, ist bei Ankunft im Hoheitsgebiet der anderen Vertragschließenden Partei oder dem Verlassen desselben auf der Grundlage der Gegenseitigkeit von Zöllen, Untersuchungsgebühren und sonstigen staatlichen Abgaben oder Gebühren befreit, sogar dann, wenn diese Vorräte von diesem Luftfahrzeug auf Flügen über dieses Hoheitsgebiet verwendet oder verbraucht werden.

(2) Treibstoffe, Schmierole, technisches Verschleißmaterial, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Vorräte, die in das Hoheitsgebiet der einen Vertragschließenden Partei von der anderen Vertragschließenden Partei oder ihren Staatsangehörigen eingeführt werden und nur zur Verwendung in Luftfahrzeugen dieser Vertragschließenden Partei bestimmt sind, sind auf der Grundlage der Gegenseitigkeit von Zöllen, Untersuchungsgebühren und sonstigen staatlichen Abgaben oder Gebühren befreit.

(3) Treibstoff, Schmierole, sonstiges technisches Verschleißmaterial, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Vorräte, die an Bord des Luftfahrzeuges des Fluglinienunternehmens der

einen Vertragschließenden Partei im Hoheitsgebiet der anderen Vertragschließenden Partei an Bord genommen und auf internationalen Fluglinien verwendet werden, sind auf der Grundlage der Gegenseitigkeit von Zöllen, Steuern, Untersuchungsgebühren und sonstigen staatlichen Abgaben oder Gebühren befreit.

(4) Die übliche Bordausrüstung sowie die Gegenstände und Vorräte, die sich an Bord des Luftfahrzeuges des namhaft gemachten Fluglinienunternehmens einer der Vertragschließenden Parteien befinden, dürfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragschließenden Partei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieses Hoheitsgebietes entladen werden. In diesem Fall können sie bis zu ihrer Wiederausfuhr oder bis zu einer anderweitigen im Einklang mit den Zollvorschriften darüber getroffenen Verfügung unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden.

(5) Von allen Zöllen und/oder Steuern sind auf der Grundlage der Gegenseitigkeit ebenso befreit offizielle Schriftstücke, die das Abzeichen des Fluglinienunternehmens tragen, wie zum Beispiel Gepäckanhänger, Flugscheine, Luftfrachtbriefe, Bordkarten, Flugpläne, die in das Hoheitsgebiet einer der Vertragschließenden Parteien von dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragschließenden Partei ausschließlich zu dessen Verwendung eingeführt werden.

Artikel 7

Flughafeneinrichtungen und -gebühren

Jede Vertragschließende Partei kann für die Benützung von Flughäfen oder sonstigen ihrer Aufsicht unterstehenden Einrichtungen gerechte und angemessene Gebühren auferlegen oder auferlegen lassen.

Beide Vertragschließende Parteien vereinbaren jedoch, daß diese Gebühren nicht höher sein werden als jene, welche für die Benützung solcher Flughäfen und Einrichtungen von ihren nationalen Luftfahrzeugen zu entrichten wären, die auf gleichartigen internationalen Fluglinien eingesetzt sind.

Artikel 8

Beförderungskapazitätsvorschriften und Genehmigung von Flugplänen

(1) Den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der beiden Vertragschließenden Parteien ist in gerechter und gleicher Weise Gelegenheit zum Betrieb der vereinbarten Fluglinien auf den festgelegten Flugstrecken zu geben.

(2) Beim Betrieb der vereinbarten Fluglinien hat das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen jeder Vertragschließenden Partei die Interessen des Fluglinienunternehmens der anderen Vertragschließenden Partei zu berücksichtigen, um den auf den gesamten Flugstrecken oder einem Teil derselben betriebenen Fluglinienverkehr dieses Fluglinienunternehmens nicht ungebührlich zu beeinträchtigen.

(3) Die Hauptaufgabe der von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der Vertragschließenden Parteien betriebenen vereinbarten Fluglinien ist die Bereitstellung eines Beförderungsangebotes, das bei angemessener Auslastung ausreicht, die jeweilige und voraussehbare Beforderungsnachfrage von Fluggästen, Frachtgut und Post zwischen dem Hoheitsgebiet der Vertragschließenden Partei, die das Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat, und dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragschließenden Partei zu decken.

(4) Vorbehaltlich der in den Absätzen 1, 2, 3 und 5 dieses Artikels festgelegten Grundsätze kann das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen der einen Vertragschließenden Partei auch ein Beförderungsangebot für den Verkehr zwischen den Hoheitsgebieten jener Drittländer, die in dem dem vorliegenden Abkommen angeschlossenen Flugstreckenplan angeführt sind, und dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragschließenden Partei bereitstellen.

(5) Das bereitzustellende Beförderungsangebot, einschließlich der Frequenz der Fluglinien und der Typen der von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der Vertragschließenden Parteien auf den vereinbarten Fluglinien einzusetzenden Luftfahrzeuge, ist von den Luftfahrtbehörden nach einer von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen erreichten Vereinbarung festzulegen. Die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen geben diese Empfehlung erst nach entsprechenden Beratungen miteinander ab, wobei die in den Absätzen 1, 2 und 3 dieses Artikels festgelegten Grundsätze zu berücksichtigen sind.

(6) Kommt es zwischen den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der Vertragschließenden Parteien zu Unstimmigkeiten, sind die in Absatz 5 genannten Fragen durch Übereinkunft zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragschließenden Parteien zu klären. Bis eine solche Übereinkunft erreicht ist, bleiben die für eine Saison im Einklang mit den Bestimmungen dieses Artikels festgelegten Beförderungskapazitäten und Flugpläne für entsprechende weitere Saisonen unverändert.

(7) Das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen jeder Vertragschließenden Partei hat den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragschließenden Partei spätestens dreißig Tage vor der Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den festgelegten Flugstrecken die Flugpläne zur Genehmigung vorzulegen. Dies gilt auch für nachträgliche Änderungen. In besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der genannten Behörden herabgesetzt werden.

Artikel 9

Anerkennung von Zeugnissen und Ausweisen

Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Ausweise, die von einer Vertragschließenden Partei ausgestellt oder für gültig erklärt wurden und noch gültig sind, sind von der anderen Vertragschließenden Partei für den Betrieb der im vorliegenden Abkommen vorgesehenen Flugstrecken und Fluglinien als gültig anzuerkennen, vorausgesetzt, daß die Bedingungen, unter denen diese Zeugnisse oder Ausweise ausgestellt oder für gültig erklärt wurden, den Mindestnormen, die gemäß der Konvention erstellt werden können oder erstellt sind, entsprechen oder über diesen liegen.

Jede Vertragschließende Partei behält sich jedoch das Recht vor, für Flüge über ihr eigenes Hoheitsgebiet die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Ausweisen, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragschließenden Partei oder einem anderen Staat ausgestellt oder für gültig erklärt wurden, zu verweigern.

Artikel 10

Beförderungstarife

(1) Die von den Fluglinienunternehmen der Vertragschließenden Parteien für die vereinbarten Fluglinien einzuhebenden Tarife sind unter gebührender Berücksichtigung aller erheblichen Faktoren, einschließlich der Betriebskosten, eines angemessenen Gewinns, der Charakteristika der Beförderung und der Tarife anderer Fluglinienunternehmen, die auf den gesamten oder einem Teil derselben Flugstrecken planmäßigen Flugverkehr betreiben, zu erstellen.

(2) Die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Tarife sind nach folgenden Regeln zu erstellen:

- a) Sind die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen beider Vertragschließenden Parteien Mitglieder eines internationalen Verbandes von Fluglinienunternehmen mit einem Tarif-

festsetzungsverfahren und besteht bereits ein Tarifbeschluß hinsichtlich der vereinbarten Fluglinien, werden die Tarife von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der Vertragsschließenden Parteien entsprechend diesem Tarifbeschluß festgelegt.

- b) Besteht für die vereinbarten Fluglinien kein Tarifbeschluß oder gehören weder eine noch beide der namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der Vertragsschließenden Parteien demselben in Absatz a) oben genannten Verband von Fluglinienunternehmen an, vereinbaren die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen untereinander die hinsichtlich der vereinbarten Fluglinien einzuhebenden Tarife.
- c) Die dermaßen vereinbarten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der Vertragsschließenden Parteien mindestens 30 Tage vor dem vorgeschlagenen Zeitpunkt ihrer Einführung zur Genehmigung vorzulegen. Diese Frist kann vorbehaltlich der Zustimmung der genannten Behörden herabgesetzt werden.
- d) Können die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der Vertragsschließenden Parteien sich auf die einzuhebenden Tarife nicht einigen oder hat eine Vertragsschließende Partei ihr Fluglinienunternehmen nicht für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien namhaft gemacht, oder geben die Luftfahrtbehörden einer Vertragsschließenden Partei den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragsschließenden Partei innerhalb der ersten 15 Tage der in Absatz c) dieses Artikels genannten 30tägigen Frist bekannt, daß sie mit einem zwischen den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der Vertragsschließenden Parteien gemäß den Absätzen a) und b) dieses Artikels vereinbarten Tarif nicht einverstanden sind, haben die Luftfahrtbehörden der Vertragsschließenden Parteien danach zu trachten, Übereinstimmung über die entsprechenden einzuhebenden Tarife zu erzielen; es tritt jedoch kein Tarif in Kraft, ehe er nicht von den Luftfahrtbehörden beider Vertragsschließender Parteien genehmigt worden ist.

(3) Die gemäß den Bestimmungen dieses Artikels festzulegenden Tarife bleiben so lange in Kraft, bis neue Tarife nach den Bestimmungen dieses Artikels festgelegt worden sind.

Artikel 11

Beistellung von Statistiken

Die Luftfahrtbehörden jeder der Vertragsschließenden Parteien haben den Luftfahrtbehörden der

jeweils anderen Vertragsschließenden Partei auf deren Ersuchen jene Unterlagen und Statistiken über das auf den vereinbarten Fluglinien von dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der erstgenannten Vertragsschließenden Partei beförderte Verkehrsaufkommen nach und aus dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragsschließenden Partei zu übermitteln, die üblicherweise von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen für ihre nationalen Luftfahrtbehörden ausgearbeitet und vorgelegt werden.

Alle zusätzlichen Beförderungssstatistiken, die von den Luftfahrtbehörden der einen Vertragsschließenden Partei von den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragsschließenden Partei gewünscht werden können, sind auf Ersuchen Gegenstand gegenseitiger Erörterung und Übereinkunft zwischen den beiden Vertragsschließenden Parteien.

Artikel 12

Geldtransfer

(1) Die Überweisung der von den Vertragsschließenden Parteien namhaft gemachten Fluglinienunternehmen eingenommenen Geldbeträge hat so rasch wie möglich gemäß den in den beiden Ländern geltenden Devisenvorschriften zu erfolgen. Die Vertragsschließenden Parteien haben alles in ihrer Macht stehende zu tun, um die Überweisung dieser Geldbeträge zu erleichtern.

(2) Besteht zwischen den Vertragsschließenden Parteien eine besondere Zahlungsvereinbarung, sind die Zahlungen entsprechend den Bestimmungen dieser Vereinbarung vorzunehmen.

Artikel 13

Beratung und Abänderung

(1) Jede Vertragsschließende Partei oder ihre Luftfahrtbehörde kann jederzeit um Beratung mit der anderen Vertragsschließenden Partei oder deren Luftfahrtbehörde ersuchen.

(2) Eine Beratung, um die eine der Vertragsschließenden Parteien oder eine ihrer Luftfahrtbehörden ersucht hat, beginnt innerhalb von sechzig (60) Tagen nach Erhalt des Ersuchens.

(3) Jede Abänderung des vorliegenden Abkommens tritt dann in Kraft, wenn die Vertragsschließenden Parteien einander die Erfüllung ihrer verfassungsrechtlichen Verfahren für den Abschluß und das Inkrafttreten internationaler Abkommen mitgeteilt haben.

(4) Unbeschadet der Bestimmungen von Absatz 3 werden Abänderungen der im Anhang zu dem

vorliegenden Abkommen festgelegten Flugstreckenpläne unmittelbar zwischen den jeweiligen Behörden der Vertragsschließenden Parteien vereinbart und treten sechzig (60) Tage nach dem Austausch diplomatischer Noten in Kraft.

Artikel 14

Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

(1) Bei einer Meinungsverschiedenheit zwischen den Vertragsschließenden Parteien über die Auslegung oder Anwendung des vorliegenden Abkommens werden sich die Vertragsschließenden Parteien zunächst bemühen, diese auf dem Verhandlungswege beizulegen.

(2) Kommen die Vertragsschließenden Parteien auf dem Verhandlungswege zu keiner Regelung, können sie übereinkommen, die Meinungsverschiedenheit einer Person oder einem Gremium für einen beratenden Bericht vorzulegen.

(3) Kommen die Vertragsschließenden Parteien nach Absatz 1 und 2 zu keiner Einigung, wird die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht von drei Schiedsrichtern vorgelegt, von denen jeweils einer von jeder Vertragsschließenden Partei bestellt und der dritte Schiedsrichter von den beiden dermaßen Bestellten ernannt wird. Jede der Vertragsschließenden Parteien hat innerhalb eines Zeitraumes von sechzig (60) Tagen ab dem Zeitpunkt, zu dem sie auf diplomatischem Weg vom Ersuchen der jeweils anderen Vertragsschließenden Partei auf schiedsgerichtliche Behandlung der Meinungsverschiedenheit Kenntnis erhält, einen Schiedsrichter zu bestellen; der dritte Schiedsrichter ist innerhalb eines Zeitraumes von weiteren sechzig (60) Tagen zu ernennen. Wenn eine der Vertragsschließenden Parteien verabsäumt, ihren Schiedsrichter innerhalb des festgelegten Zeitraumes zu bestellen, kann der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation von jeder der Vertragsschließenden Parteien ersucht werden, nach Erfordernis einen oder mehrere Schiedsrichter zu bestellen; ist der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ein Staatsangehöriger einer der Vertragsschließenden Parteien, kann der rangälteste Vizepräsident des Rates, der kein Staatsangehöriger einer der Vertragsschließenden Parteien ist, ersucht werden, die Bestellungen nach Erfordernis vorzunehmen. In jedem Fall muß jedoch der dritte Schiedsrichter ein Staatsangehöriger eines Drittstaates sein und den Vorsitz des Schiedsgerichtes führen.

(4) Das Schiedsgericht legt seine Verfahrensordnung selbst fest und beschließt die Aufteilung der Verfahrenskosten.

(5) Die Vertragsschließenden Parteien verpflichten sich, jede in Anwendung dieses Artikels getroffene Entscheidung zu befolgen.

Artikel 15

Beendigung

Jede der Vertragsschließenden Parteien kann der anderen Vertragsschließenden Partei jederzeit schriftlich auf diplomatischem Wege ihre Absicht bekanntgeben, das vorliegende Abkommen zu kündigen; eine solche Benachrichtigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zur Kenntnis zu bringen.

In einem solchen Fall tritt das Abkommen zwölf Monate nach dem Zeitpunkt des Eintreffens der Kündigung bei der anderen Vertragsschließenden Partei außer Kraft, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieses Zeitraumes einvernehmlich zurückgezogen wird. Wenn keine Empfangsbestätigung durch die andere Vertragsschließende Partei erfolgt, gilt die Kündigung als vierzehn (14) Tage nach dem Empfang durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation eingegangen.

Artikel 16

Angleichung an multilaterale Übereinkommen

Tritt eine allgemeine multilaterale Luftverkehrskonvention oder -übereinkunft für beide Parteien in Kraft, ist das vorliegende Abkommen so abzuändern, daß es den Bestimmungen dieser Konvention oder Übereinkunft entspricht.

Artikel 17

Registrierung

Dieses Abkommen und jede Abänderung hiezu ist bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation registrieren zu lassen.

Artikel 18

Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt sechzig (60) Tage nach dem Zeitpunkt der letzten Mitteilung einer der beiden Vertragsschließenden Parteien an die andere Vertragsschließende Partei in Kraft, daß sie ihre verfassungsrechtlichen Bedingungen für das Inkrafttreten des vorliegenden Abkommens erfüllt hat.

Zu Urkund dessen haben die von ihren jeweiligen Regierungen dazu gehörig befugten unterfertigten Bevollmächtigten das vorliegende Abkommen, das aus einer Präambel, 18 Artikeln und einem Annex besteht, unterzeichnet.

Geschehen in Wien, am 30. Juni 1987 in zweifacher Ausfertigung in englischer, deutscher und persischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung ist der englische Wortlaut maßgebend.

Für die Österreichische Bundesregierung:

MOCK

Für die Regierung der Islamischen Republik Iran:

VELAYATI

ANHANG

FLUGSTRECKENPLAN ZUM LUFTVERKEHRSABKOMMEN ZWISCHEN DER
ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG UND DER ISLAMISCHEN RE-
PUBLIK IRAN

1. Das von der Österreichischen Bundesregierung namhaftgemachte Fluglinienunternehmen ist berechtigt, auf folgenden Flugstrecken Fluglinien in beiden Richtungen zu betreiben: Punkte in Österreich über Athen, Belgrad, Istanbul, Larnaka, Beirut, Damaskus nach Teheran und darüber hinaus nach Neu Delhi, Bombay oder Kalkutta, Bangkok, Hongkong, Manila, Kuala Lumpur oder Singapur, Djakarta, Sydney oder Tokio und Seoul.
 2. Das von der Regierung der Islamischen Republik Iran namhaft gemachte Fluglinienunternehmen ist berechtigt, auf den folgenden Flugstrecken Fluglinien in beiden Richtungen zu betreiben: Punkte im Iran über Athen, Istanbul, Larnaka, Beirut nach Wien und darüber hinaus nach Frankfurt, München, Hamburg, Rom, Zürich, Genf, Paris, Barcelona, Amsterdam, Brüssel, London, New York oder Chikago oder Los Angeles, Montreal oder Toronto.
 3. Punkte entlang jeder der genannten Flugstrecken können nach Wahl des jeweiligen namhaft gemachten Fluglinienunternehmens auf einem Flug oder allen Flügen ausgelassen werden.
 4. Die Ausnutzung von Verkehrsrechten zwischen den in Absatz 1 und 2 genannten Punkten ist von den Luftfahrtbehörden beider Vertragschließenden Parteien zu vereinbaren, wobei der zwischen den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen nach Artikel 8 des Luftverkehrsabkommens zwischen der Österreichischen Bundesregierung und der Regierung der Islamischen Republik Iran getroffenen Vereinbarung Rechnung zu tragen ist.
-

- ۳) نقاط واقع در هریک از مسیرهای فوق را میتوان با اختیار مقامات هواپیمائی مربوطه در هر پرواز یا کلیه پروازها حذف نمود •
- ۴) مقامات هواپیمائی طرفین متعاقد با در نظر گرفتن توافق حاصله بین شرکتهای هواپیمائی تعیین شده طبق ماده ۸ موافقتنامه حمل و نقل هوائی بین دولت فدرال اتریش و دولت جمهوری اسلامی ایران در مورد بهره برداری از حقوق ترافیک بین نقاط مندرج در بند های ۱ و ۲ فوق توافق خواهند نمود •
-

ضمیمه

جدول مسیر

موافقتنامه حمل و نقل هوایی

بین

دولت فدرال اتریش

و

دولت جمهوری اسلامی ایران

(۱) شرکت هواپیمائی تعیین شده از طرف دولت فدرال اتریش مجاز است سرویسهای هوائی در هر دو جهت در مسیرهای زیر برقرار نماید :

نقاط واقع در اتریش از طریق آتن ، بلغراد ، استانبول ، لارناکا ، بیروت ، دمشق به تهران و ماوراء آن به دهللی نو ، بمبئی یا کلکته ، بانکوک ، هنگ کنگ ، مانیل ، کوالا لامپور یا سنگاپور ، جاکارتا ، سیدنی یا توکیو و سنئول .

(۲) شرکت هواپیمائی تعیین شده از طرف دولت جمهوری اسلامی ایران مجاز است سرویسهای هوائی در هر دو جهت در — مسیرهای زیر برقرار نماید :

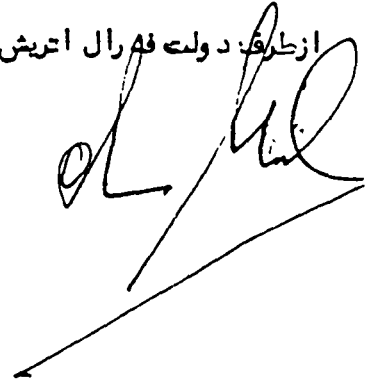
نقاط واقع در ایران از طریق آتن ، استانبول ، لارناکا ، بیروت به وین و ماوراء آن به فرانکفورت ، مونیخ ، هامبورگ ، رم ، زوریخ ، ژنو ، پاریس ، بارسلون ، آمستردام ، بروکسل ، لندن ، نیویورک یا شیکاگو یا لس آنجلس ، مونترال یا تورنتو .

که هر سه متن دارای اعتبار یکسان میباشند تنظیم گردید • در صورت ناهماهنگی در تفسیر متن انگلیسی مناط اعتبار خواهد بود.

از طرف دولت جمهوری اسلامی ایران

رئیس
دین ۴۶،۲۹

از طرف دولت فدرال اتریش



(* که در یک مقدمه و همجمله ماده و یک ضمیمه تنظیم گردیده است

ماده ۱۷

ثبوت

این موافقتنامه و کلیه اصلاحات وارده بر آن در ساژون بین‌المللی
هواپیمائی کشوری به ثبوت خواهد رسید •

ماده ۱۸

لازم الاجراء شدن

این موافقتنامه — شصت (۶۰) روز پس از تاریخ آخرین
اطلاعیه هریک از طرفین متعاهدین بطرف دیگر دایر اینک —
اقدامات لازمه را طبق مقررات قوانین اساسی خود در ساره
لازم الاجراء شدن موافقتنامه حاضر بعمل آورده است — بموقع
اجراء گذارده خواهد شد •

بنابه مراتب — نمایندگان امضاء کننده زیر که از طرف دولت
متبوعه خود مجاز میباشند — موافقتنامه حاضر را امضاء نمودند •
این موافقتنامه در دو نسخه در تاریخ ۹ مه ۱۹۴۴ در
..... و بزبانهای آلمانی — فارسی و انگلیسی

ماده ۱۵

فسخ

هریک از طرفین معاهد میتواند در هر موقع — قصد خود را مبنی بر فسخ موافقتنامه حاضر کنبا " از مجرای دیپلماتیک بطرف دیگر اعلام کند • این اعلام همان زمان با اطلاع سازمان بین المللی هواپیمائی کشوری خواهد رسید • در اینصورت موافقتنامه دوازده ماه پس از دریافت اعلام فسخ توسط طرف معاهد دیگر فسخ خواهد شد مگر آنکه اعلام فسخ قبل از انقضای این مدت با تراضی طرفین پس گرفته شود • در صورت عدم اعلام وصول از طرف معاهد دیگر — اعلام فسخ چهارده (۱۴) روز پس از وصول آن بسازمان بین المللی هواپیمائی کشوری دریافت شده تلقی خواهد شد •

ماده ۱۶

مطابقت با کنوانسیونهای چند جانبه

چنانچه کنوانسیون یا موافقتنامه چند جانبه ای در مورد هر دو طرف معاهد لازم الاجرا گردد — موافقتنامه حاضر بنحوی اصلاح خواهد شد تا با مقررات چنین کنوانسیون یا موافقتنامه ای تطبیق نماید •

- متعاقد يك داور رامعین خواهد کرد و دو داور تعیین شده در باره داور سوم توافق خواهند نمود • هر يك از طرفین متعاقد ظرف شصت (۶۰) روز پس از وصول تقاضای ارجاع اختلاف به محكمه داورى از طریق دیپلماتيك — به تعیین داور خود مبادرت خواهد نمود و داور سوم نیز ظرف شصت (۶۰) روز بعد از آن تعیین خواهد شد • چنانچه هر يك از طرفین متعاقد ظرف مدت مقرر داور خود را تعیین نکند — ^{بین المللی} بنا به تقاضای هر يك از طرفین متعاقد رئیس شورای سازمان هواپیمائی کشوری بر حسب مورد داور یا داورها را تعیین خواهد نمود • چنانچه رئیس شورای سازمان بین المللی هواپیمائی کشوری از اتباع هر يك از طرفین متعاقد باشد از نایب رئیس ارشد شورا که در چنین وضع تابعیتی نباشد درخواست خواهد شد که حسب مورد داور یا داورها را تعیین نماید • در هر حال داور سوم از اتباع يك دولت ثالث خواهد بود و بعنوان رئیس محكمه داورى عمل خواهد نمود •
- (۴) محكمه داورى آئین نامه کار خود را تعیین و درباره نحوه تقسیم مخارج اتخاذ تصمیم خواهد نمود •
- (۵) طرفین متعاقد تعهد مینمایند تصمیمات متخذه بموجب ماده حاضر را رعایت کنند •

- (۳) هر نوع اصلاح در موافقتنامه حاضر — پس از آنکه طرفین متعاقد انجام تشریفات قانونی مربوط بانحق — ساد و لازم الاجرا شدن موافقتنامه های بین المللی را بیکدیگر اطلاع داده باشند — لازم الاجرا خواهد شد •
- (۴) علیرغم مفاد بند ۳ اصلاحات وارده بر جدول مسیر ضمیمه موافقتنامه حاضر — مستقیماً " بین مقامات هواپیمائی طرفین متعاقد مورد توافق قرار خواهد گرفت و شصت (۶۰) روز پس از تاریخ مبادله یادداشتهای دیپلماتیک — لازم الاجرا خواهد گردید •

ماده ۱۴

حل اختلافات

- (۱) هرگاه در مورد تفسیر یا اجرای موافقتنامه حاضر بین طرفین متعاقد اختلافی بروز نماید — طرفین متعاقد در مرحله اول اهتمام خواهند نمود تا اختلاف را از طریق مذاکرات حل و فصل نمایند •
- (۲) هرگاه طرفین متعاقد نتوانند اختلاف را از طریق مذاکرات حل و فصل نمایند میتوانند توافق نمایند موضوع را جهت تهیه گزارش مشورتی به هر شخص یا هیئتی ارجاع نمایند •
- (۳) چنانچه طرفین متعاقدین نتوانند بموجب بندهای ۱ و ۲ فوق در مورد حل اختلاف به نتیجه برسند — اختلاف بیک محکمه داورى سه نفره ارجاع خواهد شد که هر یک از طرفین

کلیه اطلاعات اضافی مورد درخواست مقامات هواپیمائی
 از طرف متعا^{از طرف متعا}هد دیگر در صورت تقاضا مورد شور و توافق بین
 طرفین متعا^{از طرف متعا}هد قرار خواهد گرفت •

ماده ۱۲

انتقال وجوه

- (۱) انتقال وجوه دریافتی توسط شرکتهای هواپیمائی تعیین شده
 طرفین متعا^{از طرف متعا}هد بموجب مقررات ارزی مورد عمل — در رد و کشور
 انجام خواهد شد • طرفین کلیه مساعی خود را جهت تسهیل
 انتقال چنین وجوه مبذول خواهند داشت •
- (۲) چنانچه موافقتنامه پرداختی بین طرفین متعا^{از طرف متعا}هدین وجود
 داشته باشد پرداختها بموجب مقررات آن موافقتنامه
 صورت خواهد گرفت •

ماده ۱۳

مشاوره و اصلاحات

- (۱) هر یک از طرفین متعا^{از طرف متعا}هد یا مقامات هواپیمائی آن میتواند
 در هر زمان از طرف متعا^{از طرف متعا}هد دیگر یا مقامات هواپیمائی او
 تقاضای مشاوره نماید •
- (۲) مشاوره مورد تقاضای یک طرف متعا^{از طرف متعا}هد یا مقامات هواپیمائی
 او در فاصله شصت (۶۰) روز از تاریخ دریافت تقاضا آغاز
 خواهد شد •

عدم رضایت خود را از هر یک از نرخهای توافق شده بین شرکتهای هواپیمائی طرفین متعاهد موضوع بندهای الف و ب ماده حاضر بمقامات هواپیمائی طرف متعاهد دیگر اعلام دارد — مقامات هواپیمائی طرفین متعاهد اهتمام خواهند نمود — در مورد نرخهای مناسب بتوافق برسند — ولی در هر حال هیچ نرخ قبل از تصویب مقامات هواپیمائی طرفین متعاهد بموقع اجرا در نخواهد آمد •

۳) نرخهای تعیین شده بموجب ماده حاضر تا زمانی که نرخهای جدید بموجب مفاد این ماده جانشین آنها نشده باشد — بقوت خود باقی خواهد ماند •

ماده ۱۱

تسلیم آمار

مقامات هواپیمائی هر یک از طرفین متعاهد اطلاعات و آمار مربوط به ترافیک حمل شده در سرویسهای مورد توافق — توسط شرکتهای هواپیمائی تعیین شده خود را بسوی سرزمین طرف متعاهد دیگر یا از آن سرزمین را بقسمی که معمولاً "توسط شرکتهای هواپیمائی تعیین شده برای مقامات هواپیمائی ملی خود تهیه میگردد" — بنا بر تقاضا در اختیار مقامات طرف متعاهد دیگر قرار خواهند داد •

ناظر برسرویسهای مورد توافق که از قبل وجود داشته
 است — نرخ ها براساس این قطعنامه بین شرکتهای
 هواپیمائی تعیین شده طرفین متعاقد — توافق
 خواهد شد •

ب : هرگاه قطعنامه ای درباره نرخ ناظر برسرویسهای
 توافق شده وجود نداشته باشد و یک یا هیچیک از
 شرکتهای هواپیمائی تعیین شده طرفین متعاقد —
 عضو اتحادیه شرکتهای هواپیمائی موضوع بند (الف)
 فوق نباشند — شرکتهای هواپیمائی تعیین شده
 طرفین متعاقد در مورد نرخ هائی که برای سرویسهای
 توافق شده اعمال میگردد — بین خود — توافق
 خواهند نمود •

ج : نرخ هائی که بدین ترتیب مورد توافق قرار میگیرد —
 لا اقل سی روز قبل از تاریخ پیشنهادی اجرا برای
 تصویب به مقامات هواپیمائی طرفین متعاقد تسلیم
 خواهد گردید • این محدودیت زمانی بشرط موافقت
 مقامات مذکور — قابل کاهش است •

د : در صورتیکه شرکتهای هواپیمائی طرفین متعاقد نتوانند
 درباره نرخهای قابل اجرا بتوافق برسند و یا در صورتیکه
 یک طرف متعاقد شرکت هواپیمائی خود را بمنظور انجام
 سرویسهای مورد توافق تعیین ننموده باشد و یا چنانچه
 در فاصله ۱۵ روز اول از دوره سی روزه موضوع بند ج ماده
 حاضر — مقامات هواپیمائی یک طرف متعاقد

برای بهره برداری مسیرها و سرویسهای موضوع موافقتنامه حاضر معتبر شناخته خواهد شد. — مشروط بر آنکه شرایط صدور یا معتبر ساختن این گواهینامه ها و پروانه ها — مساوی یا بیش از حد اقل استاندارد های فعلی یا آتی باشد که بموجب کنوانسیون وضع شده یا خواهد شد. در هر حال هر یک از طرفین متعاهد این حق را برای خود محفوظ میدارد که در مورد پرواز از فراز سرزمین خود — از شناسائی گواهینامه صلاحیت و پروانه هائی که بنام اتباع او توسط طرف متعاهد دیگر یا هر دو له دیگری صادر شد میباشد — خود داری نماید.

ماده ۱۰

تعرفه های حمل و نقل هوائی

- (۱) نرخ های مورد اجرا توسط شرکتهای هواپیمائی طرفین متعاهد در سرویسهای مورد توافق — در سطح محقولى خواهد بود که با توجه به کلیه عوامل مربوطه از جمله هزینه بهره برداری و سود محقول و خصوصیات سرویس و نرخهای شرکتهای هواپیمائی دیگر که در تمام یا قسمتی از همان مسیرها سرویسهای برنامه ای انجام میدهند — وضع میگردد.
- (۲) نرخهای موضوع بند یک این ماده — بر اساس قواعد ذیل تعیین میگردد:

الف: هرگاه شرکتهای هواپیمائی تعیین شده طرفین متعاهد عضو یک اتحادیه بین المللی شرکتهای یک قطعنامه هواپیمائی با دستگاه تعیین کننده نرخ باشند و نرخ

چنین توصیه ای را پس از شور بین خود و رعایت اصول
 بند های (۱) و (۲) این ماده بعمل خواهند آورد •

(۶) در صورت عدم توافق بین شرکتهای هواپیمائی تعیین شده
 طرفین متعاقد — مسائل مشروحه در بند ۵ فوق از طریق
 توافق بین مقامات هواپیمائی طرفین متعاقد حل و فصل
 خواهد گردید • تازمانی که این توافق حاصل نگردد •
 ظرفیت عرضه شده توسط شرکتهای هواپیمائی تعیین شد •
 و برنامه های تعیین شده برای یک دوره طبق مفاد این
 ماده — برای دوره های مشابه بدون تغییر باقی خواهد ماند •

(۷) شرکت هواپیمائی تعیین شده هر یک از طرفین متعاقد —
 حداقل سی روز قبل از شروع سرویس در مسیرهای مشخصه
 برنامه های پرواز به مقامات هواپیمائی طرف متعاقد دیگر
 برای تصویب تسلیم خواهند نمود و در مورد تغییرات بعدی نیز
 از همین قرار عمل خواهد شد • این محدودیت زمانی را
 میتوان در موارد خاص با تصویب مقامات نامبرده کاهش
 داد •

ماده ۹

شناسائی گواهینامه ها و پروانه ها

گواهینامه های قابلیت پرواز و گواهینامه های صلاحیت و
 پروانه هائی که توسط یک طرف متعاقد صادر شده یا اعتبار
 یافته و هنوز بقوه خود باقی باشد — توسط طرف متعاقد دیگر

برای انجام سرویسهای توافق شده در مسیرهای مشخص از
فرصت های متساوی بهره مند باشند •

(۲) در انجام سرویسهای مورد توافق — شرکت هواپیمائی
تعیین شده هر یک از طرفین متعاهد منافع شرکت هواپیمائی
طرف متعاهد دیگر را منظور نظر خواهند داشت تا من غیر حرق
در سرویسهای طرف دیگر در تمامی یا قسمتی از همان مسیرها
اثر نامطلوب ایجاد نشود •

(۳) هدف اصلی — سرویسهای مورد توافق که توسط شرکت
هواپیمائی تعیین شده یک طرف متعاهد انجام میشود —
تأمین ظرفیت کافی با ضریب بار مناسب است — برای رفع
نیازمندیهای حمل مسافرو بار و پست جاری و آنچه برای
آینده مناسب قابل پیش بینی باشد — بین سرزمین طرف
متعاهد تعیین کننده شرکت هواپیمائی و سرزمین طرف
متعاهد دیگر •

(۴) با رعایت اصول مشروحه در بندهای (۱) و (۲) و (۳) این ماده
شرکت هواپیمائی تعیین شده یک طرف متعاهد — همچنین
میتواند ظرفیتی را برای ترافیک بین سرزمینهای کشورهای
ثالث مندرج در جدول مسیرها ضمیمه موافقتنامه حاضر و
سرزمین طرف متعاهد دیگر — تأمین نماید •

(۵) ظرفیتی که عرضه میشود از جمله تعداد سرویسها و نوع
هواپیمائی مورد استفاده شرکتهاى هواپیمائی تعیین شده
طرفین متعاهد در سرویسهای مورد توافق پس از حصول توافق
بین شرکتهاى هواپیمائی تعیین شده مورد موافقت مقامات
هواپیمائی قرار خواهد گرفت • شرکتهاى هواپیمائی تعیین شده

۵) اسناد رسمی حاوی آرم رسمی شرکته هواپیمائی مانند —
 برجسب چمدان ، بلیط هواپیما ، بارنامه ، کارت اجازه
 ورود به هواپیما و جدول زمانبندی که به داخل سرزمین
 هریک از طرفین متعاهد برای استفاده اختصاصی شرکته
 هواپیمائی تعیین شده طرف متعاهد دیگر وارد شده باشد
 از کلیه حقوق ویا مالیاتهای گمرکی بر اساس معامله متقابل معاف
 خواهد بود .

ماده ۷

تسهیلات و عوارض فرودگاه

هریک از طرفین متعاهد میتواند برای استفاده از فرودگاهها
 وسایر تسهیلات تحت کنترل خود عوارض عادله و مناسبی را وضع
 نموده یا اجازه وضع آنرا بدهد. مع هذا هریک از طرفین متعاهد
 موافقت دارد که این عوارض از آنچه هواپیماهای ملی آن طرف
 متعاهد که در سرویسهای مشابه بین المللی تردد مینمایند برای
 استفاده از این فرودگاهها تسهیلات بهبود ازند — تجاوز نکند .

ماده ۸

مقررات ظرفیت و تصویب برنامه های پرواز

۱) شرکتهای هواپیمائی تعیین شده بوسیله طرفین متعاهد
 از رفتار عادله و متساوی برخوردار خواهند شد تا بتوانند

(۲) برسد که این هواپیماها برفراز آن سرزمین در پرواز باشند • سوخت و روغن موتور و مواد مصرفی فنی و وسائل یدکی و لوازم مورد نیاز جاری و خواروبار وارد شده به سرزمین یک طرف متعاهد توسط طرف متعاهد دیگر به اتباع او که صرفاً " بمنظور استفاده در هواپیمای طرف متعاهد اخیرالذکر میباشد — براساس عمل متقابل از پرداخت حقوق گمرکی و هزینه های بازرسی و سایر حقوق و مالیاتهای ملی معاف خواهد بود •

(۳) سوخت و روغن موتور و مواد مصرفی فنی و وسائل یدکی و لوازم مورد نیاز جاری و خواروبار که در سرزمین یک طرف متعاهد بار هواپیمای شرکت هواپیمائی یک طرف متعاهد میشود و در سرویسهای بین المللی مورد استفاده قرار میگیرد — براساس عمل متقابل از پرداخت حقوق گمرکی و عوارض و مالیات و هزینه های بازرسی و سایر حقوق و مالیاتهای ملی معاف خواهد بود •

(۴) لوازم جاری هوانوردی و همچنین مواد و لوازم نگاهداری — شده در هواپیمای شرکت هواپیمائی تعیین شده هر یک از طرفین متعاهد — تنها با موافقت مقامات گمرکی در سرزمین طرف متعاهد دیگر قابل تخلیه است • در اینصورت میتوان این مواد را تا زمانیکه طبق مقررات گمرکی مجدداً " صادر شود و یا ترتیب دیگری در مورد آن داده شود — تحت نظارت مقامات نامبرده قرار داد •

- تعیین شده طرف متعاهد دیگر — در زمانی که در سرزمین مذکور باشد — اعمال خواهد شد •
- (۳) هر یک از طرفین متعاهد نسخه هائی از قوانین و مقررات مربوطه مندرج در این ماده را بنا بر تقاضا در اختیار طرف متعاهد دیگر خواهد گذاشت •
- (۴) شرکت هواپیمائی تعیین شده يك طرف متعاهد حق داشتن نمایندگی خود را در سرزمین طرف متعاهد دیگر دارا میباشد • در صورت تعیین نماینده کل یا نماینده کل فروش — این نماینده باید شرکت هواپیمائی تعیین شده طرف متعاهد دیگر باشد — مگر آنکه بین دو شرکت هواپیمائی تعیین شده بنحوی دیگر توافق شده باشد •

ماده ۶

معافیت از حقوق گمرکی و سایر عوارض

- (۱) هواپیماهای شرکت تعیین شده يك طرف متعاهد که در سرزمینهای بین المللی پرواز مینمایند و همچنین مواد سوخت و روغن موتور و سایر مواد مصرفی فنی و وسایل یدکی و لوازم مورد نیاز جاری و خواروبار که در هواپیماهای شرکت هواپیمائی يك طرف متعاهد مجاز به استفاده از مسیرها و سرزمینها — موضوع موافقتنامه حاضر — بهنگام ورود و خروج از سرزمین طرف متعاهد دیگر — بر اساس عمل متقابل از پرداخت حقوق گمرکی و هزینه های بازرسی و سایر حقوق و مالیاتهای ملی معاف خواهد بود — حتی اگر مواد مذکور زمانی بمصرف

- ج : در موردی که شرکت هواپیمائی مذکور بهرحوی از انحاء — عملیات بهره برداری را برخلاف مقررات موافقتنامه حاضر انجام دهد •
- (۲) جز در مواردی که لغو — تعلیق یا تحمل شرایط مذکور در بند (۱) ماده حاضر بصورت فوری برای جلوگیری از نقض بیشتر قوانین و یا مقررات لازم باشد — اعمال این حق فقط پس از مشاوره با طرف متعاقد دیگر انجام خواهد گرفت •

• ماده •

شمول قوانین و مقررات

- (۱) قوانین و مقررات یک طرف متعاقد ناظر به ورود و خروج هواپیماهایی که با مر هوانوردی بین المللی اشتغال دارند یا ناظر به عملیات هوانوردی چنین هواپیماهایی حین پرواز بر فراز یا در داخل سرزمین طرف متعاقد مذکور میباشد نسبت به هواپیماهای شرکت هواپیمائی تعیین شده طرف متعاقد دیگر — مجری خواهد بود •
- (۲) قوانین و مقررات یک طرف متعاقد که در سرزمین خود ناظر به ورود و خروج و اقامت مسافین و کارکنان و بار یا پست هواپیما از قبیل تشریفات ورود و خروج و مهاجرت است و همچنین مقررات گمرکی و بهداشتی — در مورد مسافین و کارکنان و بار ویسته حمل شده توسط هواپیمای شرکت هواپیمائی

است که شرکت مزبور را تعیین نمود. — از اعطای اجازه بهره برداری موضوع بند (۲) ماده حاضر امتناع ورزد و یا هر شرطی که برای اعمال حقوق مشخصه در ماده ۲ موافقتنامه حاضر توسط آن شرکت هواپیمائی تعیین شده لازم بداند تحمیل نماید.

ماده ۴

تعلیق و لغو

- (۱) هر يك از طرفین متعاهد حق دارد در موارد مشروحه ذیل — اجازه بهره برداری صادره را لغو یا استفاده از حقوق مشخصه در ماده ۲ موافقتنامه حاضر را — در مورد شرکتی که توسط طرف متعاهد دیگر تعیین گردیده معلق نماید یا هر شرطی را که ممکن است برای استفاده از این حقوق لازم باشد — تحمیل نماید :
- الف : در هر موردی که قانع نشده باشد مالکیت عمده و کنترل موثر آن شرکت هواپیمائی در دست طرف متعاهد یا اتباع طرف متعاهدی است که شرکت مذکور را تعیین نمود. — یا
- ب : در موردی که شرکت هواپیمائی مذکور قوانین و مقررات طرف متعاهدی را که این حقوق را اعطاء نمود. است — رعایت نکند.

(۲) در مناطق جنگی یا تحت اشغال نظامی یا در مناطقی که این عملیات در جریان است — انجام این قبیل سرویسها منوط به تصویب مقامات صالح خواهد بود •

ماده ۲

تعیین و اجازت

- (۱) هر یک از طرفین متعاهد حق دارد یک شرکت هواپیمائی را برای انجام سرویسهای مورد توافق — در مسیرهای مشخصه تعیین و مراتب راکتبا " بطرف متعاهد دیگر اعلام نماید •
- (۲) پس از دریافت اعلامیه تعیین — مقامات صالح طرف متعاهد دیگر — با رعایت مفاد بندهای (۲) و (۴) ماده حاضر — به شرکت هواپیمائی تعیین شده بدون تاخیر اجازات مربوطه را اعطاء خواهد نمود •
- (۳) مقامات هواپیمائی یک طرف متعاهد میتوانند از شرکتی که توسط طرف متعاهد دیگر تعیین شده — بخواهند که مقامات مزبور را قانع سازد که شرایط مقرر در قوانین و مقرراتی که معمولاً " برای انجام سرویسهای هواپیمائی بین المللی — توسط مقامات مزبور بر اساس مقررات کنوانسیون اعمال میگردد حائز میباشد •
- (۴) هر یک از طرفین متعاهد حق دارد در هر مورد که قانع نشد • باشد که مالکیت عمده و کنترل موثر شرکت هواپیمائی مربوطه در دست طرف متعاهد یا اجماع طرف متعاهدی

تفاهم حاصل است که عناوین مواد این موافقتنامه — معانی هیچیک از مقررات آنرا بنحوی از احاطه محدود نمیکند یا توسعه نمیدهد •

ماده ۲

حقوق ترافیک

- (۱) هر یک از طرفین متعاقد — حقوق تصریح شده در موافقتنامه حاضر را بمنظور تأسیس سرویسهای هواپیمائی بین‌المللی منظم بوسیله شرکت هواپیمائی تعیین شده طرف متعاقد دیگر بشرح ذیل بطرف متعاقد دیگر اعطاء مینماید:
- الف — پرواز بدون فرود از فراز سرزمین طرف متعاقد دیگر
- ب — توقف در سرزمین مذکور بمنظورهای غیربازگانی •
- ج — توقف در سرزمین مذکور در نقاطی که برای آن مسیر در جدول مسیر (پیوست به موافقتنامه حاضر) بمنظور پیاده و سوار کردن مسافرو بار و پست در ترافیک بین‌المللی مشخص گردیده است •
- (۲) هیچیک از مفاد موافقتنامه حاضر بنحوی تلقی نخواهد شد که در نتیجه شرکت هواپیمائی یکی از طرفین متعاقد محقق باشد در سرزمین طرف متعاقد دیگر در قبال مزد یا کرایه مسافر و بار و پست بمقصد نقطه دیگری در سرزمین طرف متعاقد دیگر حمل کند •

۹۰ آن کنوانسیون و هر اصلاحیه به الحاقیه های کنوانسیون که بموجب مواد ۹۰ و ۹۴ آن بتصویب رسیده و برای هر دو طرف لازم الاجراء گردیده است — میباشد •

ب: عبارت " مقامات هواپیمائی " در مورد دولت فدرال اتریش اطلاق میشود به " وزیر فدرال اقتصاد عمومی و حمل و نقل " یا هر مقام دیگری که قانونا " مجاز به انجام وظایف فعلی آن مقام " باشد و در مورد دولت جمهوری اسلامی ایران — " سازمان هواپیمائی کشوری " و هر شخص یا مقامی که مجاز به انجام وظایف فعلی آن سازمان و یا وظایف مشابه آن باشد •

ج: عبارت " شرکت هواپیمائی تعیین شده " اطلاق میشود به یک شرکت هواپیمائی که بموجب ماده ۲ موافقتنامه حاضر تعیین شده و اجازه فعالیت یافته باشد •

د: عبارت " ظرفیت " در مورد یک هواپیما اطلاق میشود بمیزان بارگیری موثر هواپیما در یک مسیر یا قسمتی از مسیر و عبارت " ظرفیت " در مورد " سرویس موافقت شده " اطلاق میشود به ظرفیت هواپیما در چنین سرویسی ضرب در دفعات پرواز چنین هواپیما طی زمان معین و در تمام یا قسمتی از مسیر •

ه: عبارت " سرزمین " در مورد یک دولت اطلاق میشود به مناطق خاکی و آبهای سرزمینی مجاور آن که تحت حاکمیت و سلطه آن دولت است •

و: عبارت " سرویس هوائی " — " سرویس هوائی بین المللی " — " شرکت هواپیمائی " و " توقف بمنظورهای غیرترافیک " بترتیب دارای همان معانی است که در ماده ۹۶ کنوانسیون شیکاگو به این عبارات داده شده است •

[PERSIAN TEXT — TEXTE PERSAN]

موافقتنامه حمل و نقل هوایی

بین

دولت فدرال اتریش

و

دولت جمهوری اسلامی ایران

دولت فدرال اتریش

و

دولت جمهوری اسلامی ایران

نظریه تمایل متقابل به انعقاد موافقتنامه ای به منظور تاسیس و بکارانداختن سرویسهای هوایی برنامه ای بین سرزمینهای اتریش و ایران و ماوراء این سرزمینها نسبت به مواد زیر موافقت نمودند:

ماده ۱

تعاریف:

بجز در مواردی که فحوائی عبارت معنی دیگری را ایجاب نماید از لحاظ این موافقتنامه:

الف: عبارت "کنوانسیون" به کنوانسیون بین المللی هواپیمائی کشوری که در هفتم دسامبر ۱۹۴۴ در شیکاگو برای امضاء مفتوح گردید اطلاق میشود و شامل هر الحاقیه ای که بموجب ماده

AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT AND THE GOVERNMENT OF THE ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN

The Austrian Federal Government and the Government of the Islamic Republic of Iran,

Being equally desirous to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled air services between and beyond their respective territories, have agreed as follows:

Article 1

Definitions

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

- a) The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago, on the seventh day of December, 1944,² 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.
- b) The term "aeronautical authorities" means, in the case of the Islamic Republic of Iran, the Civil Aviation Organization and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Organization or similar functions, and, in the case of the Austrian Federal Government, the Federal Minister of Public Economy and Transport or any other authority legally empowered to perform the functions exercised now by the said authority.
- c) The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with the provisions of Article 3 of the present Agreement.
- d) The term "capacity" in relation to an aircraft means the payload of that aircraft available on a route or section of a route, and the term "capacity" in relation to an agreed service means 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 section of a route.

- 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 terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention.

It is understood that the titles given to the Articles of the present Agreement do in no way restrict or extend the meanings of any of the provisions of the present Agreement.

Article 2

Traffic Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the conduct of scheduled international air services by the designated airline of the other Contracting Party as follows:

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

(2) Nothing in the provisions of the present Agreement shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the right to take up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

¹ Came into force on 21 December 1990, i.e., 60 days after the date of the last of the notifications (of 23 October 1990) by which the Contracting Parties informed each other of the completion of their constitutional requirements, in accordance with article 18.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213 and vol. 1175, p. 297.

(3) In areas of hostilities or military occupation, or areas affected thereby, the operation of such services shall be subject to the approval of the competent authorities.

Article 3

Designation and Authorizations

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

(2) On receipt of such designation, the competent authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of the present Article, grant without delay to the airline designated the appropriate authorization.

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

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the 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 its nationals.

Article 4

Suspension and Revocation

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or 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 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 nationals of such Contracting Party, or
- b) in the case of failure by that airline to comply with the laws and/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 revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 5

Applicability of Laws and Regulations

(1) The laws and regulations of one Contracting Party relating to entry into or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to operation and navigation of such aircraft above or within its territory shall apply to aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in, and departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, as well as customs and sanitary measures shall apply to passengers, crew, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.

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

(4) The designated airline of one Contracting Party shall have the right to maintain its own representations in the territory of the other Contracting Party. In case of a nomination of a General Agent or General Sales Agent, this agent has to be the designated airline of the other Contracting Party, unless otherwise agreed between the two designated airlines.

Article 6

Exemption from Customs and Other Duties

(1) Aircraft of the designated airline of one Contracting Party operating international services, and supplies of fuel, lubricating oils, other consumable technical supplies, spare parts, regular equipment and stores retained on board the aircraft of the airline of one Contracting Party authorized to operate the routes and services provided for in this Agreement shall, upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party, be exempt on a basis of reciprocity from customs duties.

inspection fees and other national duties or charges, even though such supplies be used or consumed by such aircraft on flights above that territory.

(2) Fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts, regular equipment, and stores imported into the territory of one Contracting Party by the other Contracting Party or its nationals, and intended solely for use by aircraft of such Contracting Party shall be exempt on a basis of reciprocity from customs duties, inspection fees and other national duties or charges.

(3) Fuel, lubricating oils, other consumable technical supplies, spare parts, regular equipment, and stores taken on board the aircraft of the airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in international services shall be exempt on a basis of reciprocity from customs duties, taxes, inspection fees and other national duties or charges.

(4) The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of the designated airline 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 territory. 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.

(5) There shall also be exempt from all customs duties and/or taxes on a reciprocal basis official documents bearing the emblem of the airline such as luggage tags, air tickets, airway bills, boarding cards, timetables imported into the territory of either Contracting Party for the exclusive use by the designated airline of the other Contracting Party.

Article 7

Facilities and Airport Charges

Each of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports and other facilities under its control.

Each of the Contracting Parties agrees, however, that such charges shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international service.

Article 8

Capacity Regulations and Approval of Timetables

(1) The designated airlines of the two Contracting Parties shall be accorded fair and equal treatment in order that they may enjoy equal opportunities in the operation of the agreed services on the specified routes.

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

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline and the territory of the other Contracting Party.

(4) Subject to the principles laid down in paragraphs 1, 2, 3 and 5 of this Article, the designated airline of one Contracting Party may also provide capacity for the traffic between the territories of the third countries listed in the route schedule annexed to the present Agreement and the territory of the other Contracting Party.

(5) The capacity to be provided including the frequency of services and the type of aircraft to be used by the designated airlines of the Contracting Parties on the agreed services shall be agreed upon by the aeronautical authorities after agreement reached by the designated airlines. The designated airlines shall make such recommendation after due consultations between themselves taking into account the principles laid down in paragraphs 1, 2 and 3 of this article.

(6) In case of disagreement between the designated airlines of the Contracting Parties the issues referred to in paragraph 5 above shall be resolved by agreement between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties. Until such agreement has been reached, the capacity and the schedules established for one season in accordance with the provisions of this article shall remain unchanged for corresponding seasons.

(7) The designated airline of each Contracting Party shall submit for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, not later than thirty days prior to the introduction of services on the specified routes, the flight time-tables. This shall, likewise, apply to later changes. In special cases, this time limit may be reduced subject to the approval of the said authorities.

Article 9

Recognition of Certificates and Licenses

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses 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 routes and services provided for in the present Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which are or may be established pursuant to the Convention.

Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.

Article 10

Air Transport Tariffs

(1) The tariffs to be charged by the airlines of the Contracting Parties for the agreed services shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service and the tariffs of other airlines operating scheduled services over the whole or part of the same routes.

(2) The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall be established according to the following rules:

- a) When the designated airlines of both Contracting Parties are members to an international airline association with a rate fixing machinery and a tariff resolution already exists in respect of the agreed services, the tariffs shall be agreed upon by the designated airlines of the Contracting Parties in accordance with such tariff resolution.
- b) When there is no tariff resolution in respect of the agreed services or where either or both of the designated airlines of the Contracting Parties are not members to the same airline

association referred to in paragraph a) above, the designated airlines of the Contracting Parties shall agree between themselves on the tariffs to be charged in respect of the agreed services.

- c) The tariffs so agreed upon shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least 30 days before the proposed date of their introduction. This time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities.
- d) In case the designated airlines of the Contracting Parties fail to agree on the tariffs to be charged, or where a Contracting Party has not designated its airline for the operation of the agreed services, or where during the first 15 days of the 30 day period referred to in paragraph c) of this Article, the aeronautical authorities of a Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of their dissatisfaction with any tariff agreed between the designated airlines of the Contracting Parties in accordance with paragraphs a) and b) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to reach an agreement on the appropriate tariffs to be charged; however, no tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party have not approved it.

(3) 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 11

Supply of Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such information and statistics relating to the traffic carried on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party to and from the territory of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted by the designated airlines to their national aeronautical authorities.

Any additional statistical traffic data which the aeronautical authorities of the Contracting Party may desire from the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, upon request, be a subject of mutual discussion and agreement between the two Contracting Parties.

Article 12

Transfer of Funds

(1) Transfer of funds received by the airlines designated by the Contracting Parties shall be made as soon as possible in accordance with the foreign exchange regulations in force in the two countries. The Contracting Parties shall do everything in their power to facilitate the transfer of such funds.

(2) Where a special payment agreement exists between the Contracting Parties, payments shall be effected in accordance with the provisions of that Agreement.

Article 13

Consultation and Modification

(1) Each Contracting Party or its aeronautical authorities may at any time request a consultation with the other Contracting Party or with its aeronautical authorities.

(2) A consultation requested by one of the Contracting Parties or their aeronautical authorities shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of the request.

(3) Any modification of the present Agreement shall enter into force when the Contracting Parties will have notified each other the fulfillment of their constitutional procedures relating to the conclusion and the entering into force of international agreements.

(4) Notwithstanding the provisions of paragraph 3, modifications to the routes schedules annexed to the present Agreement shall be agreed upon directly between the respective authorities of the Contracting Parties, and shall enter into force sixty (60) days after the date of the exchange of diplomatic notes.

Article 14

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 negotiations.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for an advisory report to some person or body.

(3) If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraph 1 and 2 above, the

dispute shall be referred to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be agreed upon 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 by such a tribunal and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate its arbitrator 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 may require; if the president of the Council of the International Civil Aviation Organization is a national of either Contracting Party, the senior Vice-President of the Council who is not such a national may be requested to make the appointments as the case may require. In any case, the third arbitrator, however, shall be a national of a third state and shall act as the president of the arbitral tribunal.

(4) The arbitral tribunal shall determine its own procedure and decide on the distribution of the cost of the proceedings.

(5) The Contracting Parties undertake to comply with any decision delivered in application of the present Article.

Article 15

Termination

Either Contracting Party may at any time give written notice through diplomatic channels to the other Contracting Party of its intention to terminate the present Agreement; such notice shall simultaneously be 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 16

Conformity with Multilateral Conventions

If a general multilateral air transport convention or agreement comes into force in respect of both

Contracting Parties, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention or agreement.

Article 17

Registration

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

Article 18

Entry into Force

This agreement shall enter into force sixty (60) days after the date of the last notification by either

Contracting Party to the other Contracting Party that it has complied with its constitutional requirements for the entry into force of the present Agreement.

In witness whereof, the undersigned plenipotentiaries being duly authorized by their respective governments, have signed the present Agreement which consists of one Preamble, 18 Articles and one Annex.

Done at Vienna in duplicate, this 30th day of June of the year 1987 in the English, German and Persian Languages all being equally authentic. In case of differences of interpretation the English text shall prevail.

For the Austrian Federal Government:

MOCK

For the Government of the Islamic Republic of Iran:

VELAYATI

ANNEX

ROUTE SCHEDULE TO THE AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE
AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT AND THE GOVERNMENT OF THE
ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN

1. The airline designated by the Austrian Federal Government shall be entitled to operate air services on the following routes in both directions:
Points in Austria via Athens, Belgrade, Istanbul, Larnaca, Beirut, Damascus to Teheran and beyond to New Delhi, Bombay or Calcutta, Bangkok, Hong Kong, Manila, Kuala Lumpur or Singapore, Djakarta, Sydney or Tokyo and Seoul.
2. The airline designated by the Government of the Islamic Republic of Iran shall be entitled to operate air services on the following routes in both directions:
Points in Iran via Athens, Istanbul, Larnaca, Beirut, to Vienna and beyond to Frankfurt, Munich, Hamburg, Rome, Zuerich, Geneva, Paris, Barcelona, Amsterdam, Brussels, London, New York or Chicago or Los Angeles, Montreal or Toronto.
3. Points on any of the above routes may at the option of the designated airline concerned be omitted on any or all flights.
4. The utilization of traffic rights between the points listed in paragraph 1 and 2 above shall be agreed upon by the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties taking into consideration the Agreement reached by the designated airlines according to Article 8 of the Air Transport Agreement between the Austrian Federal Government and the Government of the Islamic Republic of Iran.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL AUTRICHIEN ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE D'IRAN

PRÉAMBULE

Le Gouvernement fédéral autrichien et le Gouvernement de la République islamique d'Iran,

Désireux l'un et l'autre de conclure un accord aux fins de l'établissement et de l'exploitation de services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord, et sauf si le contexte appelle une autre interprétation :

a) L'expression « la Convention » s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944², ainsi que de toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et de tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention elle-même conformément à ses articles 90 et 94, dans la mesure où il sera devenu applicable aux deux Parties contractantes;

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas de la République islamique d'Iran, de l'Organisation de l'aviation civile ainsi que de toute personne et de tout organisme habilité à remplir toutes fonctions actuellement exercées par ladite Organisation ou des fonctions similaires, et, dans le cas du Gouvernement fédéral autrichien, du Ministre fédéral de l'économie publique et des transports ou de toute autre autorité légalement habilitée à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit ministre;

c) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément aux dispositions de l'article 3 du présent Accord;

d) Le terme « capacité », appliqué à un aéronef, s'entend de la charge utile dont cet aéronef dispose sur une route ou une portion de route, appliqué à un service convenu, de la capacité des aéronefs affectés à ce service, multipliée par la fréquence des vols accomplis par ces aéronefs durant une période donnée sur une route ou portion de route;

¹ Entré en vigueur le 21 décembre 1990, soit 60 jours après la date de la dernière des notifications (du 23 octobre 1990) par lesquelles les Parties contractantes se sont informées de l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles, conformément à l'article 18.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213 et vol. 1175, p. 297.

e) Le terme « territoire » s'entend, pour chaque Etat, des zones terrestres et des eaux territoriales y adjacentes sur lesquelles s'étend la souveraineté de cet Etat;

f) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention de Chicago.

Il est entendu que les titres attribués aux articles du présent Accord ne limitent ni étendent en aucune façon la portée d'aucune disposition dudit Accord.

Article 2

DROITS DE TRAFIC

1) Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord aux fins de l'exploitation de services aériens internationaux réguliers par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, à savoir :

a) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale,

b) Le droit de faire des escales non commerciales, sur son territoire, et

c) Le droit de faire escale sur ledit territoire aux points spécifiés dans le tableau des routes joint en annexe au présent Accord, afin de débarquer et d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier.

2) Aucune disposition du présent Accord ne sera réputée conférer à l'entreprise désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter contre rémunération ou en exécution d'un contrat de louage en un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

3) L'exploitation de ces services dans les zones d'hostilité ou sous occupation militaire, ainsi que dans les zones affectées par ces opérations, sera subordonnée à l'agrément des autorités compétentes.

Article 3

DÉSIGNATION ET AUTORISATION

1) Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien chargée d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées.

2) A réception de cette désignation, les autorités compétentes de l'autre Partie contractante accorderont sans délai, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, l'autorisation voulue à l'entreprise désignée.

3) Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante pourront exiger de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement à l'exploitation des services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention.

4) Chaque Partie contractante aura le droit de refuser l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, ou de soumettre aux conditions qu'elle jugera nécessaires l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits énoncés à

l'article 2 du présent Accord, si ladite Partie contractante n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui sera désignée ou de ressortissants de cette Partie.

Article 4

SUSPENSION ET ANNULATION

1) Chaque Partie contractante aura le droit d'annuler une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits visés à l'article 2 du présent Accord par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou encore de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle pourra juger nécessaires :

a) Si elle n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie,

b) Si cette entreprise ne respecte pas les lois et règlements de la Partie contractante qui lui a accordé ces droits, ou encore

c) Si l'entreprise ne conforme pas à d'autres égards son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

2) Sauf s'il est nécessaire de prendre immédiatement une mesure d'annulation ou de suspension, ou d'imposer des conditions comme prévu au paragraphe 1 du présent article, afin d'empêcher que les lois ou règlements continuent d'être enfreints, ce droit ne sera exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 5

APPLICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS

1) Les lois et règlements de chaque Partie contractante concernant l'entrée sur son territoire et la sortie de son territoire des aéronefs en trafic aérien international ou bien l'exploitation et la navigation de ces aéronefs au-dessus ou à l'intérieur de ce territoire s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante.

2) Les lois et règlements de chaque Partie contractante qui régissent, sur son territoire, l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, des équipages, des marchandises ou du courrier, par exemple les formalités d'entrée, de sortie, d'émigration et d'immigration, ainsi que les mesures douanières et sanitaires, s'appliqueront aux passagers, équipages, marchandises et courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante lorsqu'ils se trouveront sur ce territoire.

3) Chacune des Parties contractantes remettra à l'autre, sur sa demande, copie des lois et règlements visés par le présent article.

4) L'entreprise désignée de chaque Partie contractante aura le droit d'avoir ses propres représentants sur le territoire de l'autre Partie contractante. S'il est désigné un agent général ou un agent commercial général, il s'agira obligatoirement de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante à moins qu'il n'en soit convenu autrement entre les deux entreprises désignées.

Article 6

EXEMPTION DES DROITS DE DOUANE ET AUTRES DROITS

1) Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise désignée de chaque Partie contractante qui est autorisée à exploiter les routes et les services comme prévu par le présent Accord, ainsi que leurs carburants et lubrifiants, les autres fournitures techniques de consommation immédiate, leurs pièces détachées, leur équipement normal et leurs provisions de bord seront exonérés, sur la base de la réciprocité, à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante et au départ de ce territoire, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes imposables sur ce territoire, même si ces fournitures sont utilisées ou consommées dans ces aéronefs durant le survol dudit territoire.

2) Les carburants, les lubrifiants, les fournitures techniques d'utilisation immédiate, les pièces détachées, l'équipement normal et les provisions de bord importés sur le territoire de l'une des Parties contractantes par l'autre Partie contractante ou ses ressortissants et destinés exclusivement à être utilisés à bord d'aéronefs de cette Partie contractante seront exonérés, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, taxes, frais d'inspection et autres droits ou impôts nationaux.

3) L'équipement de bord normal, ainsi que les matériels et les fournitures conservés à bord des aéronefs de l'entreprise désignée par chaque Partie contractante ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. S'ils le sont, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou utilisés d'autre façon conformément à la réglementation douanière.

4) Seront également exonérés de tous droits de douane ou taxes, sur la base de la réciprocité, les documents officiels portant la marque de l'entreprise, tels qu'étiquettes pour bagages, billets, lettres de transport, cartes d'embarquement ou horaires, importés sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'usage exclusif de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante.

Article 7

TAXES D'AÉROPORT ET TAXES D'USAGE

Chacune des Parties contractantes pourra imposer des taxes équitables et raisonnables, ou en autoriser l'imposition, au titre de l'usage des aéroports et des autres installations sous son contrôle.

Les deux Parties contractantes sont cependant convenues que ces taxes ne seraient pas plus élevées que celles acquittées pour l'usage de ces aéroports et installations par ses aéronefs assurant des services internationaux similaires.

Article 8

RÉGLEMENTATION DE LA CAPACITÉ ET AGRÉMENT DES HORAIRES

1) Les entreprises désignées des deux Parties contractantes se verront appliquer un traitement équitable et égal de manière à pouvoir bénéficier de possibilités égales d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées.

2) Dans l'exploitation des services convenus, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante tiendra compte des intérêts de l'entreprise de l'autre Partie contractante de façon à ne pas porter indûment préjudice aux services que cette dernière assure sur l'ensemble ou un tronçon des mêmes routes.

3) Les services convenus assurés par les entreprises désignées des Parties contractantes auront pour objectif principal d'offrir, moyennant un coefficient de charge raisonnable, une capacité suffisante pour répondre à la demande existante et raisonnablement prévisible de transport de passagers, de marchandises et de courrier entre le territoire de la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise et le territoire de l'autre Partie contractante.

4) Sous réserve de se conformer aux principes énoncés aux paragraphes 1, 2, 3 et 5 du présent article, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante pourra également assurer une capacité de trafic entre les territoires des pays tiers indiqués dans le tableau des routes annexé au présent Accord et le territoire de l'autre Partie contractante.

5) La capacité à assurer, y compris la fréquence des services, et le type des aéronefs qu'utiliseront les entreprises désignées des Parties contractantes pour assurer les services convenus seront, une fois établis par accord mutuel entre les entreprises désignées, soumis à l'agrément des autorités aéronautiques. Les entreprises désignées feront des recommandations à cet effet après s'être dûment concertées en tenant compte des principes énoncés aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article.

6) Si les entreprises désignées des Parties contractantes ne peuvent se mettre d'accord sur les points mentionnés au paragraphe 5 ci-dessus, le différend sera réglé moyennant accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. En attendant que soit conclu cet accord, la capacité et les horaires déterminés pour une saison conformément aux dispositions du présent article demeureront inchangés pour les saisons correspondantes successives.

7) L'entreprise désignée de chaque Partie contractante soumettra à l'agrément des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante ses horaires de vol, et cela au plus tard trente jours avant le début de l'exploitation des services sur les routes spécifiées. La même règle s'appliquera aux modifications ultérieures de ces horaires. Dans des cas particuliers, le délai pourra être réduit avec l'approbation desdites autorités.

Article 9

RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS ET PERMIS

Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et permis délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés seront reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des routes et des services prévus par le présent Accord, sous réserve que les conditions de délivrance ou de validation de ces certificats ou permis soient au moins égales au minimum fixé conformément à la Convention ou qui pourrait l'être à l'avenir.

Chacune des Parties contractantes se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître, aux fins du survol de son territoire, les certificats d'aptitude et les

permis délivrés à ses ressortissants ou validés pour ce qui les concerne par l'autre Partie contractante ou par tout autre Etat.

Article 10

TARIFS DU TRANSPORT AÉRIEN

1) Les tarifs que les entreprises des Parties contractantes appliqueront dans l'exploitation des services convenus seront fixés à un niveau raisonnable, compte dûment tenu de tous les facteurs à prendre en considération, y compris les frais d'exploitation, une marge de bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service et les tarifs des autres entreprises de transport aérien exploitant des services réguliers sur l'ensemble ou un tronçon des mêmes routes.

2) Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article seront fixés en se conformant aux règles ci-après :

a) Si les entreprises désignées des deux Parties contractantes sont membres d'une association internationale de transport aérien qui utilise un mécanisme de fixation des tarifs et qu'il existe déjà une résolution concernant les tarifs à appliquer dans l'exploitation des services convenus, les entreprises désignées des Parties contractantes fixeront leurs tarifs en se conformant à cette résolution;

b) S'il n'existe aucune résolution concernant les tarifs à appliquer dans l'exploitation des services convenus ou si les entreprises désignées des Parties contractantes, ou même l'une d'entre elles, ne sont pas membres de la même association de transport aérien visée à l'alinéa *a* ci-dessus, les entreprises désignées des Parties contractantes se mettront d'accord sur les tarifs à appliquer dans l'exploitation des services convenus;

c) Les tarifs ainsi concernés seront soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des Parties contractantes trente jours au moins avant la date projetée de leur mise en vigueur. Ce délai pourra être réduit avec l'accord desdites autorités.

d) Si les entreprises désignées des Parties contractantes ne parviennent pas à s'entendre, si l'une des Parties contractantes n'a pas désigné son entreprise appelée à exploiter les services convenus, ou encore si durant les 15 premiers jours de la période de 30 jours visée à l'alinéa *c* du présent article, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes signifient à celles de l'autre Partie contractante leur opposition à un tarif concerté entre les entreprises désignées des Parties contractantes conformément aux alinéas *a* et *b* du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'emploieront à conclure un accord sur les tarifs qu'il convient d'appliquer; cependant, aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante ne l'ont pas agréé.

3) Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeureront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés de la même manière.

Article 11

FOURNITURE DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante remettront à celles de l'autre Partie contractante, sur leur demande, les informations et statistiques,

concernant le trafic assuré dans l'exploitation des services convenus par son entreprise désignée à destination et en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, qui sont normalement établies par les entreprises désignées et soumises par elles à leurs autorités aéronautiques nationales.

Si les autorités aéronautiques d'une Partie contractante souhaitent recevoir de celles de l'autre Partie contractante des informations statistiques supplémentaires du trafic, la remise de ces informations fera l'objet de pourparlers et d'un accord entre les deux Parties contractantes.

Article 12

TRANSFERTS DE FONDS

1) Les transferts des fonds reçus par les entreprises désignées des Parties contractantes seront effectués dans les plus brefs délais possibles conformément aux règlements de change en vigueur dans les deux pays. Les Parties contractantes feront tout ce qui est en leur pouvoir pour faciliter ces transferts.

2) S'il existe un accord spécial de paiement entre les Parties contractantes, ces transferts seront effectués conformément aux dispositions de cet accord.

Article 13

CONSULTATIONS ET MODIFICATIONS

1) Chacune des Parties contractantes et ses autorités aéronautiques pourront à n'importe quel moment demander à engager des consultations avec l'autre Partie contractante ou avec ses autorités aéronautiques.

2) Toute consultation demandée par l'une des Parties contractantes ou par ses autorités aéronautiques s'engagera dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande.

3) Toute modification apportée au présent Accord entrera en vigueur lorsque les Parties contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles concernant la conclusion et l'entrée en vigueur des accords internationaux.

4) Nonobstant les dispositions du paragraphe 3, les modifications du tableau des routes annexé au présent Accord seront concertées directement entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes et entreront en vigueur soixante (60) jours après la date de l'échange de notes diplomatiques les concernant.

Article 14

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1) Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, elles s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociation.

2) Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles pourront convenir de soumettre leur différend pour avis à une personne ou un organisme de leur choix.

3) Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement selon les modalités prévues aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus, le différend sera soumis à un tribunal de trois arbitres, dont un désigné par chacune des Parties contractantes, et le troisième par les deux premiers. Chacune des Parties contractantes désignera son arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'une des Parties contractantes d'une note diplomatique de l'autre Partie demandant que le différend soit soumis à l'arbitrage d'un tribunal ainsi constitué, et le tiers arbitre sera désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son arbitre dans le délai indiqué, chaque Partie contractante pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres selon le cas; si le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale est ressortissant de l'une ou l'autre Partie contractante, le premier Vice-Président du Conseil qui ne se trouvera pas dans ce cas pourra être prié de procéder aux désignations. En tout état de cause, cependant, le troisième arbitre sera ressortissant d'un Etat tiers et assurera la présidence du tribunal arbitral.

4) Le tribunal arbitral arrêtera lui-même sa procédure et décidera de la répartition des frais de l'arbitrage.

5) Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du présent article.

Article 15

DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier par écrit et par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord; cette notification sera communiquée en même temps au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord prendra fin douze (12) mois après la date à laquelle l'autre Partie aura reçu la notification, à moins que celle-ci ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 16

CONFORMITÉ AVEC LES CONVENTIONS MULTILATÉRALES

Si une convention ou un accord général multilatéral relatif aux transports aériens entre en vigueur en ce qui concerne les deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié de façon à être harmonisé avec les dispositions de ladite convention ou dudit accord.

Article 17

ENREGISTREMENT

Le présent Accord et tous ses amendements éventuels seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur soixante (60) jours après la date de la dernière notification donnée par l'une des Parties contractantes à l'autre pour l'informer de l'accomplissement de ses formalités constitutionnelles requises pour l'entrée en vigueur du présent Accord.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment habilités par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord qui se compose d'un préambule, de 18 articles et d'une annexe.

FAIT à Vienne en double exemplaire, le 30 juin 1987, en langues anglaise, allemande et persane, tous les exemplaires faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement fédéral autrichien :

MOCK

Pour le Gouvernement
de la République islamique d'Iran :

VELAYATI

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES ANNEXÉ À L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL AUTRICHIEN ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE D'IRAN

1. L'entreprise désignée par le Gouvernement fédéral autrichien est autorisée à exploiter des services aériens sur les routes ci-après dans les deux directions :

Points en Autriche, via Athènes, Belgrade, Istanbul, Larnaca, Beyrouth, Damas, à destination de Téhéran, et au-delà sur New Delhi, Bombay ou Calcutta, Bangkok, Hong-kong, Manille, Kuala Lumpur ou Singapour, Djakarta, Sydney ou Tokyo et Séoul.

2. L'entreprise désignée par le Gouvernement de la République islamique d'Iran est autorisée à exploiter des services aériens sur les routes ci-après dans les deux directions :

Points en Iran, via Athènes, Istanbul, Larnaca, Beyrouth, à destination de Vienne et au-delà vers Francfort, Munich, Hambourg, Rome, Zurich, Genève, Paris, Barcelone, Amsterdam, Bruxelles, Londres, New York ou Chicago ou Los Angeles, Montréal ou Toronto.

3. Les entreprises désignées concernées pourront, à leur discrétion, omettre de faire escale, lors de tout vol en n'importe quel point des routes ci-dessus.

4. L'utilisation des droits de trafic entre les points énumérés aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus sera concertée entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, compte tenu de l'Accord conclu entre les entreprises désignées conformément à l'article 8 de l'Accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement fédéral autrichien et le Gouvernement de la République islamique d'Iran.
