

No. 28269

—

**AUSTRIA
and
IRELAND**

**Agreement on air transport (with annex). Signed at Vienna on
7 June 1991**

Authentic texts: German and English.

Registered by Austria on 7 August 1991.

—————

**AUTRICHE
et
IRLANDE**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à
Vienne le 7 juin 1991**

Textes authentiques : allemand et anglais.

Enregistré par l'Autriche le 7 août 1991.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

LUFTVERKEHRSABKOMMEN ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG UND DER REGIERUNG VON IRLAND

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung von Irland, in der Folge die Vertragsparteien genannt,

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

VOM Wunsche geleitet, ihre wechselseitigen Beziehungen auf dem Gebiete der Zivilluftfahrt zu fördern und in Ergänzung des genannten Abkommens ein Abkommen zum Zwecke der Errichtung eines planmäßigen Flugverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus abzuschließen,

HABEN folgendes vereinbart:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

1. Für die Anwendung dieses Abkommens
 - a) bedeutet der Ausdruck „Konvention“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt und schließt jeden gemäß Artikel 90 dieser Konvention angenommenen Anhang sowie Änderungen der Anhänge oder der Konvention gemäß deren Artikel 90 und 94 ein, sofern diese Anhänge und Abänderungen von beiden Vertragsparteien angenommen worden sind;
 - b) bedeutet der Ausdruck „Luftfahrtbehörden“ im Falle der Österreichischen Bundesregierung den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und im Falle Irlands den Minister für Verkehr und Fremdenverkehr (Minister of Tourism, Transport and Communications), oder in beiden Fällen, jede Person oder Körperschaft, die zur Wahrnehmung der in die Zuständigkeit der genannten Behörden fallenden Funktionen ermächtigt ist;
 - c) bedeutet der Ausdruck „namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen“ ein Fluglinienunternehmen, das gemäß den Bestimmungen des Artikels 3 dieses Abkommens namhaft gemacht und zugelassen wurde;
 - d) bedeutet der Ausdruck „Tarife“ die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und

Frachtgut bezahlten Preise sowie die Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich der Preise und Bedingungen für Agenturleistungen und sonstige Hilfsdienste, jedoch ausschließlich der Entgelte oder Bedingungen für die Beförderung von Post;

- e) bedeutet der Ausdruck „Beförderungskapazität“:
 - i) in bezug auf ein Luftfahrzeug die diesem auf einer Flugstrecke oder einem Flugstreckenabschnitt zur Verfügung stehende Nutzlast;
 - ii) in bezug auf eine festgelegte Fluglinie die Beförderungskapazität des auf dieser Fluglinie eingesetzten Luftfahrzeuges, multipliziert mit der von diesem Luftfahrzeug innerhalb eines gegebenen Zeitraumes auf einer Flugstrecke oder einem Flugstreckenabschnitt betriebenen Frequenz;
- f) haben die Ausdrücke „Hoheitsgebiet“, „Fluglinie“, „internationale Fluglinie“, „Fluglinienunternehmen“, „nichtgewerbliche Landung“ jeweils die ihnen in den Artikeln 2 und 96 der Konvention gegebene Bedeutung.

2. Der Anhang zu diesem Abkommen bildet einen integralen Bestandteil des Abkommens und jede Bezugnahme auf das Abkommen ist unter Einschluß des Anhangs zu verstehen, außer es wird etwas anderes festgelegt.

Artikel 2

Gewährung von Verkehrsrechten

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zum Zwecke der Errichtung eines planmäßigen internationalen Fluglinienverkehrs auf den im Anhang festgelegten Flugstrecken die in diesem Abkommen festgelegten Rechte. Diese Fluglinien und Flugstrecken werden in der Folge die „vereinbarten Fluglinien“ bzw. die „festgelegten Flugstrecken“ genannt.
2. Das/die von jeder Vertragspartei namhaft gemachte(n) Fluglinienunternehmen genießt/genießen nach Maßgabe der einschlägigen Bestimmungen dieses Vertrages folgende Rechte:
 - a) das Recht, das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;

- b) das Recht, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Landungen zu nichtgewerblichen Zwecken durchzuführen; und
- c) beim Betrieb einer vereinbarten Fluglinie auf einer festgelegten Flugstrecke das Recht, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei im internationalen Verkehr Fluggäste, Frachtgut und Post getrennt oder gemeinsam aufzunehmen und abzusetzen.

3. Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei, die nicht gemäß Artikel 3 dieses Abkommens namhaft gemacht wurden, genießen ebenfalls die in Absatz 2 lit. a und b dieses Artikels festgelegten Rechte.

4. Keine Bestimmung in diesem Abkommen ist dahingehend auszulegen, daß dem/den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei das Vorrecht eingeräumt wird, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Frachtgut und Post, die für einen anderen Punkt im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind, zur entgeltlichen Beförderung aufzunehmen.

Artikel 3

Namhaftmachung der Fluglinienunternehmen

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, der anderen Vertragspartei schriftlich ein oder mehrere Fluglinienunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien auf den festgelegten Flugstrecken namhaft zu machen. Bei Erhalt dieser Namhaftmachung haben die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei nach Maßgabe der Bestimmungen der Absätze 2 und 3 dieses Artikels dem/den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen die entsprechenden Betriebsbewilligungen unverzüglich zu erteilen.

2. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei können von dem/den von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen den Nachweis verlangen, daß es/sie in der Lage ist/sind, die Bedingungen der Gesetze und Vorschriften zu erfüllen, die von diesen Behörden in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der Konvention üblicher- und billigerweise auf den Betrieb internationaler Fluglinien angewendet werden.

3. Jede Vertragspartei hat das Recht, die Annahme der Namhaftmachung des/der Fluglinienunternehmen(s) durch die andere Vertragspartei abzulehnen oder solchen Fluglinienunternehmen die in Artikel 2 dieses Abkommens angeführten Rechte zu versagen, zu widerrufen oder dem/den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen für die Ausübung dieser Rechte die von ihr für erforderlich erachteten Bedingungen in all jenen Fällen aufzuerlegen, in denen ihr nicht nachgewiesen wird, daß das/die betreffende(n) Fluglinienunternehmen

seine/ihre zentrale Verwaltung und seinen/ihren Hauptgeschäftssitz im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei haben, daß die Mehrheit seiner/ihrer Firmenanteile sich im Eigentum der Staatsangehörigen oder der Regierung der anderen Vertragspartei befindet, und die tatsächliche Kontrolle von diesen Staatsangehörigen oder der Regierung ausgeübt wird.

4. Das/die namhaft gemachte(n) Fluglinienunternehmen, dem/denen auf diese Weise die Bewilligung erteilt worden ist, kann/können jederzeit den Teil- oder Vollbetrieb der vereinbarten Fluglinien aufnehmen, vorausgesetzt, daß das Fluglinienunternehmen die anzuwendenden Bestimmungen dieses Abkommens befolgt, und daß die gemäß den Bestimmungen des Artikels 6 dieses Abkommens erstellten Tarife bezüglich dieser Fluglinien in Kraft sind.

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

- a) Falls diese(s) Fluglinienunternehmen es unterläßt/unterlassen, die Gesetze und Vorschriften der Vertragspartei zu befolgen, die diese Rechte gewährt, oder
- b) falls das/die Fluglinienunternehmen es in anderer Weise unterläßt/unterlassen, den Betrieb gemäß den in diesem Abkommen und dem dazugehörigen Anhang vorgeschriebenen Bedingungen durchzuführen.

6. Dieses Recht wird nur nach Beratungen mit der anderen Vertragspartei gemäß Artikel 15 dieses Abkommens ausgeübt, es sei denn, daß die sofortige Aussetzung, der sofortige Widerruf oder die Auferlegung der in Absatz 5 dieses Artikels genannten Bedingungen unbedingt erforderlich ist, um weitere Verstöße gegen die in Absatz 5 dieses Artikels angeführten Gesetze oder Vorschriften, zu verhindern.

Artikel 4

Beförderungskapazität

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

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

3. Die dermaßen vereinbarten Flugpläne sind den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien mindestens dreißig Tage vor dem vorgeschlagenen Zeitpunkt ihrer Einführung zur Genehmigung vorzulegen. In besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der genannten Behörden herabgesetzt werden.

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

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

6. Die gemäß den Bestimmungen dieses Artikels für eine Saison erstellten Flugpläne bleiben für entsprechende Saisonen in Kraft, bis neue Flugpläne gemäß den Bestimmungen dieses Artikels erstellt worden sind.

Artikel 5

Beistellung von Statistiken

1. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei werden den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen regelmäßige oder sonstige statistische Unterlagen übermitteln.

2. Diese Unterlagen haben alle Angaben zu umfassen, die zur Feststellung des auf den vereinbarten Fluglinien von diesem Fluglinienunternehmen beförderten Verkehrsaufkommens und seiner Herkunft und Zielpunkte erforderlich sind.

Artikel 6

Tarife

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

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

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

4. Können die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen sich nicht auf einen dieser Tarife einigen oder kann aus anderen Gründen ein Tarif gemäß Absatz 2 dieses Artikels nicht festgelegt werden, oder geben die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei während der ersten fünfzehn Tage der in Absatz 3 dieses Artikels genannten Frist von dreißig Tagen bekannt, daß sie mit einem gemäß den Bestimmungen von Absatz 2 dieses Artikels vereinbarten Tarif nicht einverstanden sind, so werden sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bemühen, eine Einigung über die Tarife zu erzielen.

5. Können die Luftfahrtbehörden sich nicht über die Genehmigung eines ihnen gemäß obigem Absatz 3 vorgelegten Tarifs oder über die Festsetzung eines Tarifs gemäß Absatz 4 einigen, so werden die Vertragsparteien sich bemühen, eine Einigung über die Tarife zu erzielen.

6. Kein Tarif tritt in Kraft, wenn er nicht von den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien genehmigt wurde.

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

Artikel 7

Anwendung von Gesetzen und Vorschriften

1. Die Gesetze und Vorschriften einer Vertragspartei betreffend den Ein- und Ausflug von im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen in ihr und aus ihrem Hoheitsgebiet oder den Betrieb und den Verkehr dieser Luftfahrzeuge während des Aufenthaltes in ihrem Hoheitsgebiet gelten für die Luftfahrzeuge des namhaft gemachten Fluglinienunternehmens der anderen Vertragspartei.

2. Die Gesetze und Vorschriften einer Vertragspartei betreffend Einflug, Aufenthalt und Ausflug von Fluggästen, Besatzungsmitgliedern, Frachtgut

und Post nach, in und aus ihrem Hoheitsgebiet, wie beispielsweise die Formalitäten betreffend Pässe, Zölle, Devisen und sanitäre Maßnahmen, gelten für die Dauer des Aufenthaltes in besagtem Hoheitsgebiet für Fluggäste, Besatzungsmitglieder, Frachtgut und Post, die vom Luftfahrzeug des namhaft gemachten Fluglinienunternehmens der anderen Vertragspartei befördert werden.

3. Luftüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Ausweise, die von einer Vertragspartei ausgestellt oder als gültig erklärt wurden und noch gültig sind, sind von der anderen Vertragspartei für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien als gültig anzuerkennen.

4. Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, für Flüge über ihr eigenes Hoheitsgebiet die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Ausweisen zu verweigern, die ihren eigenen Staatsangehörigen von einem anderen Staat ausgestellt oder als gültig erklärt worden sind.

Artikel 8

Untersuchung von Unfällen

1. Im Falle einer Notlandung oder eines Unfalles eines Luftfahrzeuges einer der Vertragsparteien auf dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei werden die Luftfahrtbehörden der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet die Notlandung oder der Unfall erfolgt ist, unverzüglich die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei davon verständigen, sofortige Schritte zur Hilfeleistung für die Besatzungsmitglieder und die Fluggäste veranlassen, für die Sicherheit des Luftfahrzeuges und der an Bord befindlichen Post, des Gepäcks und des Frachtguts sorgen und die erforderlichen Maßnahmen für die Untersuchung der Einzelheiten und näheren Umstände der Notlandung oder des Unfalles ergreifen.

2. Die Luftfahrtbehörden der Vertragspartei, die die Untersuchung der Einzelheiten und näheren Umstände der Notlandung oder des Unfalles führen, informieren die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei von der Abhaltung der Untersuchung. Den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei werden sämtliche Möglichkeiten eingeräumt, um bei der Untersuchung vertreten zu sein. Die Luftfahrtbehörden der Vertragspartei, die die Untersuchung führen, übermitteln den Untersuchungsbericht, sobald dieser verfügbar ist, den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei.

Artikel 9

Sicherheit der Luftfahrt

1. Im Einklang mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten bekräftigen die Vertragsparteien, daß ihre Verpflichtung, in ihren gegenseitigen

Beziehungen die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen, einen integralen Bestandteil dieses Abkommens bildet.

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

3. Die Vertragsparteien handeln in voller Übereinstimmung mit den Bestimmungen des am 14. September 1963 in Tokio unterzeichneten Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, des am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, des am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt oder jedes anderen Übereinkommens über die Sicherheit der Luftfahrt, welchem sie noch beitreten.

4. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation festgelegten und als Anhänge zum am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt bezeichneten Sicherheitsbestimmungen für die Luftfahrt, sofern solche Sicherheitsbestimmungen von den Vertragsparteien angewandt werden; sie tragen dafür Sorge, daß die Betreiber von Luftfahrzeugen, die bei ihnen registriert sind oder den Hauptgeschäftssitz oder ständigen Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet haben, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet in Übereinstimmung mit diesen Sicherheitsbestimmungen für die Luftfahrt handeln. Jede Vertragspartei benachrichtigt die andere von ihrer Absicht, eine Abweichung von den Standards des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt zu notifizieren.

5. Beide Vertragsparteien kommen überein, die von der anderen Vertragspartei geforderten Sicherheitsbestimmungen für die Einreise in das Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei zu befolgen und geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die Luftfahrzeuge zu schützen und die Fluggäste, die Besatzungsmitglieder, die von ihnen mitgeführten Gegenstände sowie das Frachtgut und die Vorräte an Bord sowohl vor dem Einsteigen und Beladen, als auch währenddessen einer Kontrolle zu unterziehen. Jede Vertragspartei hat weiters jedwede Aufforderung der anderen Vertragspartei zur

Ergreifung von Sondermaßnahmen zum Schutz vor einer ganz bestimmten Bedrohung wohlwollend zu berücksichtigen.

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

7. Hat eine Vertragspartei triftige Gründe anzunehmen, daß die andere Vertragspartei von den in diesem Artikel für die Luftfahrt vorgesehenen Sicherheitsbestimmungen abgewichen ist, so können die Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei um sofortige Beratungen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ersuchen. Das Nichtzustandekommen einer zufriedenstellenden Vereinbarung innerhalb von 15 Tagen vom Zeitpunkt eines solchen Ersuchens stellt einen ausreichenden Grund dar, die Betriebsbewilligung oder technische Genehmigung des/der Fluglinienunternehmens der anderen Vertragspartei zu versagen, zu widerrufen, zu beschränken oder Bedingungen aufzuerlegen. Sollte es ein Notfall erfordern, so kann eine Vertragspartei einstweilige Maßnahmen vor Ablauf von 15 Tagen ergreifen.

Artikel 10

Flughafengebühren und Entgelte

Die im Hoheitsgebiet jeder der Vertragsparteien für die Benützung von Flughäfen und anderen Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge des/der namhaft gemachten Fluglinienunternehmens(s) der anderen Vertragspartei auferlegten Gebühren und Entgelten dürfen nicht höher sein als jene, die/den in ähnlichem internationalen Verkehr eingesetzten Luftfahrzeugen eines Fluglinienunternehmens der ersten Vertragspartei auferlegt werden.

Artikel 11

Zölle und Zollverfahren

1. Die von dem/den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen einer der beiden Vertragsparteien auf internationalen Fluglinien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie Treib- und Schmierstoffe, Ersatzteile, Ausrüstung und Bordvorräte (einschließlich Nahrungsmittel, alkoholische und nicht-alkoholische Getränke sowie Tabak), die sich bei der Ankunft im Hoheitsgebiet der anderen Ver-

tragspartei an Bord dieses Luftfahrzeuges befinden, sind von allen Zöllen, Inspektionsgebühren und sonstigen Abgaben oder Steuern befreit, vorausgesetzt, daß diese Ausrüstungsgegenstände und Vorräte bis zu ihrer Wiederausfuhr an Bord des Luftfahrzeuges verbleiben.

2. Treib- und Schmierstoffe, Ersatzteile, Ausrüstung und Bordvorräte (einschließlich Nahrungsmittel, alkoholische und nichtalkoholische Getränke sowie Tabak), die von dem/den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ausschließlich für deren betriebliche Erfordernisse geliefert wurden bzw. werden, sind von Zöllen, Inspektionsgebühren und sonstigen Abgaben und Steuern bei ihrer Ankunft, bei ihrem Abflug und während des Aufenthaltes im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei befreit.

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

- a) Bordvorräte (einschließlich Nahrungsmittel, alkoholische und nichtalkoholische Getränke), die im Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien an Bord genommen wurden und zur Verwendung an Bord der im Betrieb auf internationalen Fluglinien von dem/den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge;
- b) Ersatzteile und Ausrüstung, die in das Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien zum Zwecke der Wartung oder Instandsetzung von im Betrieb auf internationalen Fluglinien von dem/den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeugen, eingeführt wurden;
- c) Treib- und Schmierstoffe, die für den Gebrauch im Betrieb internationaler Fluglinien durch das/die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei bestimmt sind, selbst wenn diese Vorräte während des Fluges über dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, in dem sie an Bord genommen wurden, verwendet werden sollen.

4. Es kann verlangt werden, daß die in den Absätzen 1 bis 3 dieses Artikels genannten Vorräte unter Zollaufsicht oder Zollkontrolle bleiben.

5. Die übliche Bordausrüstung sowie die Gegenstände und Vorräte, die sich an Bord des Luftfahrzeuges einer der Vertragsparteien befinden, dürfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieses Hoheitsgebietes entladen werden. In diesem Fall können sie bis zu ihrer Wiederausfuhr oder

anderweitigen Verfügung im Einklang mit den Zollvorschriften unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden.

6. Fluggäste, Gepäck, Frachtgut und Post im direkten Transitverkehr durch das Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien, die den für diesen Zweck vorgesehenen Bereich des Flughafens nicht verlassen, unterliegen nur einer vereinfachten Kontrolle, ausgenommen die Sicherheitsmaßnahmen gegen Gewalttaten sowie Luftpiraterie und den Schmuggel von der Kontrolle unterliegenden Suchtgiften.

7. Gepäck, Frachtgut und Post im direkten Transitverkehr sind von Zollgebühren und anderen ähnlichen Steuern befreit.

Artikel 12

Repräsentanzen der Fluglinienunternehmen, Ausstellung von Beförderungsdokumenten und Verkaufsförderung

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

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

Artikel 13

Überweisung von Reinerträgen

1. Sämtliche Abrechnungen zwischen den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen erfolgen in frei konvertierbarer Währung.

2. Jede Vertragspartei erteilt dem/den durch die andere Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen die Erlaubnis, den aus dem Betrieb der vereinbarten Fluglinien im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei herrührenden Gewinn in Übereinstimmung mit den bestehenden Devisenkontrollvorschriften und -bestimmungen an die Zentrale des besagten Fluglinienunternehmens frei zu überweisen.

Artikel 14

Besteuerung

1. Gewinne aus dem Betrieb von Luftfahrzeugen im internationalen Verkehr unterliegen nur in dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei der Besteuerung, in dem sich der Ort der tatsächlichen Leitung des Unternehmens befindet.

2. Das Kapital in Form der im internationalen Verkehr betriebenen Luftfahrzeuge sowie des mit dem Betrieb solcher Luftfahrzeuge zusammenhängenden beweglichen Vermögens unterliegt nur in dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei der Besteuerung, in dem sich der Ort der tatsächlichen Leitung des Unternehmens befindet.

3. Besteht ein besonderes Abkommen zur Vermeidung von Doppelbesteuerung hinsichtlich der Einkommens- und Kapitalsteuer zwischen den Vertragsparteien, so gelten dessen Bestimmungen.

Artikel 15

Beratungen

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

2. Die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien können um Beratungen auf mündlichem oder schriftlichem Wege ersuchen. Die Beratungen haben innerhalb eines Zeitraumes von sechzig Tagen nach dem Zeitpunkt des Einganges des Ersuchens zu beginnen, sofern nicht beide Luftfahrtbehörden eine Verlängerung des Zeitraumes vereinbaren.

Artikel 16

Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Jeder Streit, der zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens oder des dazugehörigen Anhangs entsteht, ist durch direkte Verhandlungen zwischen den Vertragsparteien beizulegen. Diese Verhandlungen haben so bald als tunlich, jedoch in jedem Fall nicht später als sechzig Tage nach dem Zeitpunkt des Einganges des Ersuchens um solche Verhandlungen, sofern nicht von den Vertragsparteien anders vereinbart, zu beginnen.

2. Kommen die Vertragsparteien auf dem Verhandlungswege zu keiner Einigung, können sie vereinbaren, die Meinungsverschiedenheit einer Person oder einem Gremium zur Entscheidung vorzulegen, oder die Meinungsverschiedenheit kann auf Ersuchen einer der beiden Vertragsparteien einem Gericht von drei Schiedsrichtern zur Entscheidung vorgelegt werden, wobei jeweils einer von jeder Vertragspartei namhaft gemacht und der dritte Schiedsrichter von den beiden so namhaft gemachten Schiedsrichtern bestellt wird. Jede Vertragspartei hat innerhalb eines Zeitraumes von sechzig Tagen ab dem Zeitpunkt, zu dem sie auf diplomatischem Wege vom Ersuchen der anderen Vertragspartei auf schiedsgerichtliche Behandlung der Meinungsverschiedenheit Kenntnis erhalten hat, einen Schiedsrichter namhaft zu machen; der dritte Schiedsrichter ist innerhalb eines Zeitraumes von weiteren sechzig Tagen zu bestellen. Wenn eine der Vertragsparteien es verabsäumt, innerhalb des festgelegten Zeitraumes einen Schiedsrichter namhaft zu machen, oder wenn der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb des festgelegten Zeitraumes bestellt wird, kann der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation von jeder der Vertragsparteien ersucht werden, je nachdem es der Fall erfordert, einen oder mehrere Schiedsrichter zu ernennen. Der dritte Schiedsrichter muß auf jeden Fall ein Staatsangehöriger eines Drittstaates sein und den Vorsitz des Schiedsgerichtes führen.

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

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

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

Artikel 17

Abänderung

1. Wenn eine Vertragspartei es für wünschenswert hält, eine Bestimmung des vorliegenden Abkommens einschließlich des dazugehörigen An-

hanges abzuändern, kann sie bezüglich der vorgeschlagenen Abänderung um Beratungen zwischen den Vertragsparteien ersuchen. Diese Beratungen haben innerhalb eines Zeitraumes von sechzig Tagen nach dem Zeitpunkt des Erhaltes des Ersuchens zu beginnen. Jede auf diese Weise vereinbarte Abänderung tritt nach schriftlicher Bestätigung durch die Vertragsparteien in Kraft.

2. Eine Abänderung des Anhangs kann durch direkte Vereinbarung zwischen den entsprechenden Behörden der beiden Vertragsparteien erfolgen und wird durch diplomatischen Notenwechsel bestätigt.

Artikel 18

Registrierung

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

Artikel 19

Anwendbarkeit von multilateralen Verträgen oder Übereinkommen

Wenn eine Bestimmung des Abkommens einer Verpflichtung, die eine der Vertragsparteien gegenüber einer dritten Partei haben mag, widerspricht, werden beide Vertragsparteien in Beratungen gemäß Artikel 15 eintreten, um das Abkommen mit dem Ziel, jeden solchen Widerspruch sobald als möglich aufzulösen, abzuändern.

Artikel 20

Kündigung des Abkommens

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich ihren Entschluß bekanntgeben, dieses Abkommen zu kündigen; eine solche Benachrichtigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation und dem Sekretariat der Vereinten Nationen zu übermitteln. In einem solchen Fall tritt das Abkommen zwölf Monate nach dem Zeitpunkt des Eintreffens der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieses Zeitraumes einvernehmlich zurückgezogen wird.

2. Wenn keine Empfangsbestätigung durch die andere Vertragspartei erfolgt, gilt die Kündigung als vierzehn Tage nach Empfang durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation eingegangen.

Artikel 21
Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Zeitpunkt der Unterzeichnung in Kraft.

ZU URKUND DESSEN haben die von ihren jeweiligen Regierungen dazu gehörig befugten

unterfertigten Bevollmächtigten das vorliegende Abkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN in Wien am 7. Juni 1991 in zweifacher Ausfertigung, jede in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen authentisch ist.

Für die Österreichische Bundesregierung:

Dr. ALOIS MOCK

Für die Regierung von Irland:

GERARD COLLINS

ANHANG

A. Das/die von der Österreichischen Bundesregierung namhaft gemachte(n) Fluglinienunternehmen ist/sind berechtigt, auf den im folgenden festgelegten Flugstrecken Fluglinien in beiden Richtungen zu betreiben:

Abflugpunkte	Ankunftspunkte
Punkte in Österreich	Punkte in Irland

B. Das/die von der Regierung von Irland namhaft gemachte(n) Fluglinienunternehmen ist/sind berechtigt, auf den im folgenden festgelegten Flugstrecken Fluglinien in beiden Richtungen zu betreiben:

Abflugpunkte	Ankunftspunkte
Punkte in Irland	Punkte in Österreich

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

D. 1. Das/die von jeder der Vertragsparteien namhaft gemachte(n) Fluglinienunternehmen kann/können die Verkehrsrechte der fünften Luftfreiheit vorerst in Manchester auf einer Flugstrecke zwischen beiden Ländern ausüben, sofern die Fluglinienunternehmen beider Vertragsparteien über solche Rechte verfügen.

2. Die Ausübung der Verkehrsrechte der fünften Luftfreiheit an anderen Punkten kann von den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien vereinbart werden.

AGREEMENT¹ BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT AND THE GOVERNMENT OF IRELAND ON AIR TRANSPORT

The Austrian Federal Government and the Government of Ireland, hereinafter referred to as the "Contracting Parties",

BEING parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,²

DESIRING to promote their mutual relations in the field of civil aviation and to conclude an agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories,

HAVE AGREED as follows:

Article 1

Definitions

1. For the purpose of this Agreement

- (a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been approved by both Contracting Parties;
- (b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Austrian Federal Government, the Federal Minister for Public Economy and Transport and, in the case of Ireland, the Minister for Tourism, Transport and Communications or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions being the responsibility of the said authorities;
- (c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with the provisions of Article 3 of this Agreement;
- (d) the term "tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;

(e) the term "capacity" means:

- (i) in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on a route or section of a route;
- (ii) in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or a section of a route;
- (f) the terms "territory", "air service", "international air service", "airline", "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention.

2. The Annex to this Agreement shall form an integral part of the Agreement and any reference to the Agreement shall be understood to include the Annex, except where otherwise provided for.

Article 2

Grant of Traffic Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex hereto. Such services and routes are hereinafter called the "agreed services" and the "specified routes" respectively.

2. The airline or airlines designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights, subject to the relevant provisions of this Agreement:

- (a) to fly, without landing, across the territory of the other Contracting Party;
- (b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and
- (c) in the territory of the other Contracting Party, while operating an agreed service on a specified route, the right to embark and disembark international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

3. Airlines of each Contracting Party not designated under Article 3 of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraphs 2(a) and (b) of this Article.

¹ Came into force on 1 August 1991, i.e., the first day of the second month following the date of signature, in accordance with article 21.

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.

4. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for hire or reward and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3

Designation of Airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. On receipt of such designation, the other aeronautical authorities shall, subject to the provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article, without delay grant to the designated airline or airlines the appropriate operating authorisations.

2. The aeronautical authorities of either Contracting Party may require an airline or airlines designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil, while operating the agreed services, the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

3. Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline or airlines from the other Contracting Party or to withhold or revoke the grant to such an airline or airlines of the rights specified in Article 2 of this Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline or airlines of those rights, in any case where it is not satisfied that the airline or airlines in question have their central administration and principal place of business in the territory of the other Contracting Party, that the majority of their shares are owned by nationals or by the Government of that other Contracting Party and are effectively controlled by such nationals or Government.

4. The designated airline or airlines, when so authorised, may commence at any time to operate the agreed services in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement and that tariffs, established in accordance with the provisions of Article 6 of this Agreement, are in force in respect of such services.

5. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by the airline or airlines designated by the other Contracting Party or to impose such

conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

- (a) in the case of failure by such airline or airlines to comply with the laws or regulations of the Contracting Party which has granted these rights, or
- (b) if the airline or airlines otherwise fail(s) to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement and the Annex thereto.

6. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 5 of this Article are essential to prevent infringements of the laws or regulations referred to in paragraph 5 of this Article, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, in accordance with Article 15 of this Agreement.

Article 4

Capacity

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

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

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

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

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

6. The schedules established for one season in accordance with the provisions of this Article shall remain in force for corresponding seasons until new schedules have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article 5

Provision of Statistics

1. The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, periodic or other statements of statistics.

2. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by that airline on the agreed services and the origin and destination of such traffic.

Article 6

Tariffs

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

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

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

4. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reasons a tariff cannot be fixed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if during the first fifteen (15) days of the thirty (30) days' period referred to in paragraph 3 of this Article, the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of their dissatisfaction with any tariff agreed upon in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to agree upon the tariffs.

5. If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph 3 above or on the determination of any tariff under paragraph 4, the Contracting Parties shall endeavour to agree upon the tariffs.

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

7. 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 7

Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of a Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air transport or the operation and navigation of such aircraft while within its territory shall apply to aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of a Contracting Party governing entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew, cargo and mail, such as formalities regarding passports, customs, currency and sanitary measures, shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.

3. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services.

4. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid by another State.

Article 8

Investigation of Accidents

1. In the case of a forced landing or accident of an aircraft of either Contracting Party within the territory of the other Contracting Party, the aeronautical authorities of the Contracting Party in whose territory the forced landing or accident takes place shall immediately notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party thereof, take immediate steps to assist the crew and the passengers, provide for the safety of the aircraft and mail, baggage and cargo on board and take necessary measures for an inquiry into the particulars and circumstances of the forced landing or accident.

2. The aeronautical authorities of the Contracting Party conducting the inquiry into the particulars and circumstances of the forced landing or accident shall inform the aeronautical authorities of the other Contracting Party of the holding of the inquiry and the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall be granted full facilities to be represented at the inquiry. The aeronautical authorities of the Contracting Party conducting the inquiry shall send to the aeronautical authorities of the other Contracting Party the report of the inquiry as soon as it is available.

Article 9

Aviation Security

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

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

3. The Contracting Parties shall act in full conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970² and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971³ or of any other aviation security conventions to which the two parties may adhere.

4. The Contracting Parties, in their mutual relations, shall act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944, to the extent that such security provisions are applied by the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Contracting Party shall advise the other of its intention to notify any difference to the standards of the Convention on International Civil Aviation.

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

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

7. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request will constitute grounds to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines of the other Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 10

Airport Fees and Charges

Fees and charges imposed in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on aircraft of an airline of the first Contracting Party engaged in similar international air services.

Article 11

Customs Charges and Procedures

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline or airlines of either Contracting Party, as well as the fuel, lubricants, spare parts, equipment and aircraft stores (including food, alcoholic and non-alcoholic drinks and tobacco) on board such aircraft on arriving in the territory of the other Contracting Party shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other charges and taxes, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. Fuel, lubricants, spare parts, equipment and aircraft stores (including food, alcoholic and non-alcoholic drinks and tobacco) delivered or

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

which are to be delivered by the designated airline or airlines of either Contracting Party to the territory of the other Contracting Party exclusively for its operational needs shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other charges and taxes on their arrival, departure and while within the territory of that other Contracting Party.

3. There shall also be exempt from such customs duties, fees, charges and taxes, with the exception of charges corresponding to services performed:

- (a) aircraft stores (including food, alcoholic and non-alcoholic drinks) taken on board aircraft in the territory of either Contracting Party for use on board aircraft used in the operation of international air services by the designated airline or airlines of the other Contracting Party;
- (b) spare parts and equipment entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used in the operation of international air services by the designated airline or airlines of the other Contracting Party;
- (c) fuel and lubricants destined for use in the operation of international air services by the designated airline or airlines of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

4. Supplies referred to in paragraphs 1 to 3 of this Article may be required to be kept under customs supervision or control.

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

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

7. Baggage, cargo and mail in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 12

Airline Representation, Ticketing, and Sales Promotion

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

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

Article 13

Transfer of Funds

1. All the accounts between the designated airlines shall be done in convertible currency.

2. Each Contracting Party shall grant to the airline or airlines designated by the other Contracting Party permission to transfer without any restriction to the Head Office of the said airline, in accordance with the rules and regulations existing with regard to currency exchange control, the profit arising in respect of its operation of the agreed services in the territory of the other Contracting Party.

Article 14

Taxation

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

2. Capital represented by aircraft operated in international traffic and by movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the territory of the Contracting Party in which the place of effective management of the enterprise is situated.

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

Article 15

Consultations

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

2. The aeronautical authorities of either Contracting Party may request consultations, through discussions or correspondence, which shall commence within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request, unless both aeronautical authorities agree to an extension of this period.

Article 16

Settlement of Disputes

1. Any dispute relating to the interpretation or application of this Agreement or the Annex thereto shall be settled by direct negotiations between the Contracting Parties. Such negotiations shall commence as soon as practicable but in any event not later than sixty (60) days from the date of receipt of a request for such negotiations, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

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

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

4. If and for so long as either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or

privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

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

Article 17

Modification

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, including the Annex thereto, it may request consultations between the Contracting Parties in relation to the proposed modification. Such consultations shall commence within a period of sixty (60) days of the date of receipt of the request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed, in writing, by the Contracting Parties.

2. A modification to the Annex may be made by direct agreement between the appropriate authorities of both Contracting Parties and shall be confirmed by exchange of diplomatic notes.

Article 18

Registration

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

Article 19

Applicability of Multilateral Agreements or Conventions

If any provision of the Agreement conflicts with an obligation which either Contracting Party may have towards a third Party, both Contracting Parties shall enter into consultations, in accordance with Article 15, to amend the Agreement in order to resolve any such conflict as soon as possible.

Article 20

Notice of Termination of Agreement

1. Either Contracting Party may at any time give notice, in writing, to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organisation and the Secretariat of the United Nations. 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.

2. 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 Organisation.

Article 21

Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month, following the date of signature.

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

Done in duplicate at Vienna this 7th day of June 1991, each in the English and German languages, both texts being equally authentic.

For the Austrian Federal
Government:

Dr. ALOIS MOCK

For the Government
of Ireland:

GERARD COLLINS

ANNEX

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

Points of departure:	Points of arrival:
Points in Austria	Points in Ireland

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

Points of departure:	Points of arrival:
Points in Ireland	Points in Austria

C. Any intermediate points may be served by the designated airlines of each Contracting Party without exercising Fifth Freedom traffic rights.

D. (1) The airline(s) designated by either Contracting Party may exercise Fifth Freedom rights initially at Manchester on a route between both countries, provided that such rights are available to the airlines of both Contracting Parties.

(2) The exercise of Fifth Freedom rights at other points may be agreed upon by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL AUTRICHIEN ET LE GOUVERNEMENT DE L'IRLANDE

Le Gouvernement fédéral autrichien et le Gouvernement de l'Irlande, ci-après dénommés « les Parties contractantes »,

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944²,

Désireux de développer leurs relations mutuelles dans le domaine de l'aviation civile et de conclure un accord supplémentaire de ladite Convention afin d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

1. Aux fins du présent Accord,

a) Le terme « Convention » s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, 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 ces annexes et amendements auront été approuvés par les deux Parties contractantes.

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas du Gouvernement fédéral autrichien, du Ministre fédéral de l'économie publique et des transports et, dans le cas de l'Irlande, du Ministre du tourisme, des transports et des communications, ou encore, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilité à exercer des fonctions de la compétence desdites autorités.

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

d) Le terme « tarifs » s'entend des prix demandés pour le transport de passagers, de bagages ou de marchandises et des conditions d'application de ces prix, y compris les prix et conditions de l'intervention d'agents commerciaux et des autres services auxiliaires, mais à l'exclusion de la rémunération des conditions du transport du courrier.

e) Le terme « capacité » s'entend :

i) Appliqué à un aéronef, de la charge payante dont cet aéronef dispose sur une route ou un tronçon de route;

¹ Entré en vigueur le 1^{er} août 1991, soit le premier jour du deuxième mois ayant suivi la date de la signature, conformément à l'article 21.

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.

ii) Appliqué à un service aérien spécifié, de la capacité des aéronefs affectés à ce service, multipliée par la fréquence des vols effectués par ces aéronefs durant une période donnée sur une route ou sur un tronçon de route;

f) Les termes ou expressions « territoire », « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur attribuent les articles 2 et 96 de la Convention.

2. L'annexe au présent Accord en fait partie intégrante et toute référence à l'Accord s'applique également à l'annexe, sauf disposition d'effet contraire.

Article 2

OCTROI DES DROITS DE TRAFIC

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord aux fins de l'établissement de services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées dans l'annexe audit Accord. Ces services et routes sont ci-après dénommés « services convenus » et « routes spécifiées ».

2. La ou les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes jouiront des droits ci-après, sous réserve des dispositions de l'Accord applicables en la matière :

a) Le droit de survoler sans y faire escale le territoire de l'autre Partie contractante;

b) Le droit de faire des escales non commerciales sur le territoire de l'autre Partie contractante; et

c) Le droit d'embarquer et de débarquer en trafic international sur le territoire de l'autre Partie contractante, en y exploitant un service convenu sur une route spécifiée, des passagers, des marchandises et du courrier, séparément ou simultanément.

3. Les entreprises de transport aérien de chacune des Parties contractantes qui ne sont pas désignées conformément à l'article 3 du présent Accord jouiront également des droits énoncés aux paragraphes 2 a et b du présent article.

4. Aucune disposition du présent Accord ne sera réputée conférer à l'entreprise ou aux entreprises désignées de l'une des Parties contractantes le privilège 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.

Article 3

DÉSIGNATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien chargées d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées. Au reçu de ces désignations, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accorderont sans retard à l'entreprise ou aux entreprises désignées les autorisations d'exploitation nécessaires.

2. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante pourront exiger d'une compagnie ou des compagnies désignées par l'autre Partie contractante la preuve qu'elles sont en mesure de remplir, dans l'exploitation des services convenus, les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention.

3. Chaque Partie contractante aura le droit de refuser d'accepter la désignation d'une ou de plusieurs entreprises par l'autre Partie contractante, ainsi que de suspendre ou annuler l'octroi à ladite ou auxdites entreprises des droits énoncés à l'article 2 du présent Accord, ou encore d'imposer les conditions qu'elle pourra juger nécessaires à l'exercice de ces droits par une entreprise ou des entreprises désignées lorsqu'elle n'aura pas la preuve que l'entreprise ou les entreprises en question ont leur siège central et leur principal établissement sur le territoire de l'autre Partie contractante, que la majorité de parts sociales appartient à des ressortissants ou au gouvernement de cette autre Partie contractante et qu'elles sont effectivement contrôlées par ces ressortissants ou ce gouvernement.

4. La ou les entreprises désignées, lorsqu'elles en auront reçu l'autorisation, pourront commencer à n'importe quel moment à exploiter les services convenus dans leur totalité ou en partie, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord et à condition aussi que des tarifs fixés conformément aux dispositions de l'article 6 du présent Accord soient en vigueur en ce qui concerne lesdits services.

5. Chaque Partie contractante aura le droit d'annuler une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits énoncés à l'article 2 du présent Accord par une ou des entreprises désignées par l'autre Partie contractante, ou encore d'imposer les conditions qu'elle jugera nécessaires à l'exercice de ces droits :

a) Si l'entreprise ou les entreprises en question ne se conforment pas aux lois ou règlements de la Partie contractante qui a accordé les droits, ou

b) Si l'entreprise ou les entreprises en question manquent d'autres façons à conformer leur exploitation aux conditions prescrites conformément au présent Accord ou à son annexe.

6. Sauf s'il est nécessaire de prendre immédiatement les mesures d'annulation ou de suspension ou d'imposer les conditions mentionnées au paragraphe 5 du présent article afin de prévenir les infractions aux lois ou règlements visées dans ce paragraphe, ce droit ne sera exercé qu'après avoir procédé à des consultations avec l'autre Partie contractante conformément à l'article 15 du présent Accord.

Article 4

CAPACITÉ

1. La capacité offerte sur les services aériens réguliers convenus devra être adaptée étroitement, compte tenu d'un coefficient de charge raisonnable, à la demande de trafic pour les transports en provenance du territoire de chacune des Parties contractantes et à destination du territoire de l'autre Partie.

2. Afin d'assurer aux entreprises désignées un traitement juste et équitable, ces entreprises devront convenir en temps voulu de la fréquence de leurs services réguliers, des types d'aéronefs utilisés et des horaires des vols, notamment des jours d'exploitation et des heures prévues d'arrivée et de départ.

3. Les horaires ainsi fixés seront soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes trente (30) jours au moins avant la date projetée de leur mise en service. Dans des cas particuliers, ce délai pourra être réduit avec le consentement desdites autorités.

4. Si les entreprises désignées ne peuvent se mettre d'accord sur des horaires comme ci-dessus, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de régler le problème.

5. Sous réserve des dispositions du présent article, aucun horaire n'entrera en vigueur sans avoir été agréé par les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

6. Les horaires fixés pour une saison conformément aux dispositions du présent article demeureront en vigueur pour les saisons correspondantes successives jusqu'à ce que de nouveaux horaires aient été fixés conformément à ces dispositions.

Article 5

COMMUNICATION DE STATISTIQUES

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, des états statistiques, périodiques ou autres.

2. Ces états contiendront toutes les informations nécessaires pour permettre de déterminer le volume du trafic transporté par chaque entreprise désignée dans l'exploitation des services convenus, ainsi que l'origine et la destination de ce trafic.

Article 6

TARIFS

1. Les tarifs appliqués par l'entreprise ou les entreprises de chaque Partie contractante pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante seront fixés à des niveaux raisonnables qui tiendront dûment compte de tous les facteurs à prendre en considération, y compris les frais d'exploitation, une marge de bénéfice raisonnable et les caractéristiques du service telles que la vitesse et le confort.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article seront fixés d'un commun accord entre les entreprises désignées des deux Parties contractantes.

3. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des Parties contractantes trente (30) jours au moins avant la date projetée de leur mise en vigueur; dans des cas particuliers, ce délai pourra être réduit avec le consentement desdites autorités.

4. Si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre sur un tarif, ou si, pour toute autre raison, un tarif ne peut être fixé conformément au paragraphe 2 du présent article, ou encore si dans les quinze (15) premiers jours du délai de trente (30) jours visé au paragraphe 3, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes signifient à celles de l'autre Partie leur opposition à tout tarif concerté

conformément au paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de fixer le tarif par voie d'accord entre elles.

5. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre au sujet d'un tarif qui leur a été soumis conformément au paragraphe 3 ci-dessus, ni de la fixation d'un tarif conformément au paragraphe 4, les Parties contractantes s'efforceront de parvenir à un accord à ce sujet.

6. Aucun tarif n'entrera en vigueur s'il n'a pas été agréé par les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeureront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés conformément à ces dispositions.

Article 7

APPLICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS

1. Les lois et règlements de chaque Partie contractante qui régissent l'entrée sur son territoire et la sortie de ce territoire des aéronefs en trafic international ou l'exploitation et la navigation de ces aéronefs sur ce territoire s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements de chaque Partie contractante qui régissent sur son territoire, l'entrée, le séjour et le départ des passagers, équipages, marchandises et courrier, par exemple les formalités de passeport, de douane, de change et les mesures sanitaires, s'appliqueront sur ce territoire aux passagers, équipages, marchandises et courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

3. 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 services convenus.

4. Chacune des Parties contractantes se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître, pour le survol de son territoire, les certificats d'aptitude et les permis accordés à ses propres ressortissants, validés, par un autre Etat.

Article 8

ACCIDENTS

1. Si un aéronef de l'une des Parties contractantes fait un atterrissage forcé ou est victime d'un accident sur le territoire de l'autre Partie contractante, les autorités aéronautiques de cette Partie contractante en informeront immédiatement les autorités aéronautiques de la première Partie contractante, prendront immédiatement des mesures pour aider l'équipage et les passagers, veilleront à assurer la sécurité de l'aéronef, du courrier, des bagages et des marchandises à bord, et prendront les mesures nécessaires pour enquêter sur les circonstances de l'atterrissage forcé ou de l'accident.

2. Les autorités aéronautiques de la Partie contractante qui procéderont à l'enquête sur les circonstances de l'atterrissage forcé ou de l'accident informeront celles de l'autre Partie contractante de cette enquête, et les autorités aéronautiques

de l'autre Partie contractante se verront accorder toutes facilités pour se faire représenter à l'enquête. Les autorités aéronautiques de la Partie contractante qui procèdent à l'enquête communiqueront à celles de l'autre Partie contractante le rapport d'enquête dès qu'il sera disponible.

Article 9

SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. Conformément à leurs droits et à leurs obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leurs obligations de protéger, dans le cadre de leurs relations mutuelles, la sécurité de l'aviation civile contre des actes d'intervention illégale font partie intégrante du présent Accord.

2. Chaque Partie contractante prêtera à l'autre, sur sa demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité aérienne.

3. Les Parties contractantes se conformeront intégralement aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963¹, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970², de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971³, et de toute autre convention relative à la sécurité aérienne à laquelle les deux Parties adhèreraient.

4. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agiront en conformité avec les dispositions en matière de sécurité aérienne qui figurent en annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, dans la mesure où elles appliquent ces dispositions; elles imposeront aux exploitants d'aéronefs de leur pavillon, aux exploitants qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire, ainsi qu'aux exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, de se conformer à ces dispositions relatives à la sécurité aérienne. Chaque Partie contractante fera connaître à l'autre son intention de notifier des différences éventuelles entre ces pratiques et les normes énoncées dans la Convention relative à l'aviation civile internationale.

5. Chacune des Parties contractantes s'engage à se conformer aux dispositions en matière de sécurité imposées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire et à prendre les mesures voulues pour la protection des aéronefs et pour l'inspection des passagers, des équipages, des bagages de cabine ainsi que des marchandises et des provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante considèrera aussi avec bienveillance toute demande que lui ferait l'autre Partie contractante de prendre des mesures spéciales de sécurité pour faire face à une menace particulière.

6. En cas d'incident ou de menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef, ou de tout autre acte illicite à l'encontre de la sécurité des passagers, des

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

équipages, des aéronefs, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées qui pourront être concertées entre elles, afin de mettre rapidement et sans danger fin audit incident ou à ladite menace.

7. Si l'une des Parties contractantes a des motifs raisonnables de penser que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions en matière de sécurité aérienne prévues dans le présent article, ses autorités aéronautiques pourront demander à engager immédiatement des consultations avec celles de l'autre Partie contractante. A défaut d'aboutir à un accord satisfaisant dans les 15 jours suivant la date de cette demande, elles auront les motifs de suspendre, annuler, limiter ou subordonner à certaines conditions l'autorisation d'exploitation accordée ou les prescriptions techniques imposées à une ou plusieurs entreprises de l'autre Partie contractante. En cas d'urgence, chaque Partie contractante pourra prendre des mesures conservatoires avant l'expiration du délai de 15 jours.

Article 10

TAXES D'AÉROPORT ET REDEVANCES D'USAGE

Les taxes d'aéroport et redevances imposées sur le territoire de chaque Partie contractante pour l'usage des aéroports et des autres installations de navigation aérienne par les aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées de l'autre Partie contractante ne seront pas plus élevées que celles imposées aux aéronefs d'une entreprise de transport aérien de la première Partie contractante assurant des services aériens internationaux similaires.

Article 11

DROITS ET FORMALITÉS DE DOUANE

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par l'entreprise ou les entreprises désignées de chaque Partie contractante, ainsi que les carburants, lubrifiants, pièces de rechange, équipements et provisions de bord (y compris les produits alimentaires, boissons alcoolisées ou non et les tabacs) se trouvant à bord de ces aéronefs à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante seront exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes, à condition que ces équipements et fournitures demeurent à bord de l'aéronef jusqu'au moment de leur réexportation.

2. Les carburants, lubrifiants, pièces de rechange, équipements et provisions de bord (y compris les produits alimentaires, les boissons alcoolisées ou non et les tabacs) fournis ou à fournir à l'entreprise ou aux entreprises désignées de chaque Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante pour les seuls besoins de leur exploitation seront exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes à leur arrivée, à leur départ et durant leur séjour sur le territoire de cette autre Partie contractante.

3. Seront également exonérés de ces droits de douane, frais, taxes et autres droits, à l'exception des redevances pour prestation de services :

a) Les provisions de bord (y compris les produits alimentaires et les boissons alcoolisées ou non) embarquées dans des aéronefs sur le territoire d'une Partie

contractante pour être utilisées à bord d'aéronefs servant à l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise ou les entreprises désignées de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange et les équipements introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation d'aéronefs utilisés dans l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise ou les entreprises désignées de l'autre Partie contractante;

c) Les carburants et lubrifiants destinés à servir pour l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise ou les entreprises désignées de l'autre Partie contractante, même si ces fournitures doivent être utilisées durant le survol du territoire de la Partie contractante où elles ont été embarquées.

4. Les fournitures visées aux paragraphes 1 à 3 du présent article pourront être placées sous la surveillance ou le contrôle des douanes.

5. L'équipement de bord normal, ainsi que les fournitures conservées à bord des aéronefs d'une Partie contractante ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement de ses autorités douanières. Si tel est le cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou utilisés d'une autre façon conformément à la réglementation douanière.

6. Les passagers, bagages, marchandises et courrier en transit direct sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante et qui ne seront pas retirés de la zone de l'aéroport réservée à cet effet seront, sauf pour ce qui concerne les mesures de sécurité contre les actes de violence, la piraterie aérienne ou la contrebande de stupéfiants sans contrôle, assujettis simplement à une inspection simplifiée.

7. Les bagages, marchandises et courrier en transit direct seront exonérés des droits de douane et des autres taxes similaires.

Article 12

REPRÉSENTATION, VENTE DE BILLETS ET PUBLICITÉ

1. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes auront la possibilité, dans des conditions d'égalité, d'employer, sur le territoire de l'autre Partie contractante et conformément à ses lois et règlements, les personnels techniques et commerciaux nécessaires pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées, ainsi que d'ouvrir et de gérer des agences sur son territoire.

2. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes auront en outre la possibilité, dans des conditions d'égalité, de délivrer des titres de transport ainsi que de faire de la publicité et de promouvoir leurs produits sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 13

TRANSFERTS DES FONDS

1. Tous les comptes entre les entreprises désignées seront établis en devises convertibles.

2. Chacune des Parties contractantes accordera à l'entreprise ou aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante l'autorisation de transférer sans aucune restriction vers le siège de ladite ou desdites entreprises, conformément à la réglementation des changes, les bénéfices résultant de son exploitation des services convenus sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 14

FISCALITÉ

1. Les bénéfices d'exploitation d'aéronefs en trafic international ne seront imposables que sur le territoire de la Partie contractante où se trouve le siège effectif de l'entreprise.

2. Le capital représenté par les aéronefs exploités en trafic international et par les biens mobiliers employés pour cette exploitation ne seront imposables que sur le territoire de la Partie contractante où se trouve le siège de l'entreprise.

3. S'il existe entre les Parties contractantes un accord spécial destiné à éviter la double imposition en matière d'impôts sur le revenu et sur le capital, ce sont les dispositions de cet accord qui prévaudront.

Article 15

CONSULTATIONS

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre, dans un esprit d'étroite coopération, pour assurer l'application du présent Accord et le respect, dans des conditions satisfaisantes, de ses dispositions.

2. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante pourront demander à engager des consultations, directes ou par correspondance, qui débiteront dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande, à moins que les autorités aéronautiques des deux Parties ne soient convenues de prolonger ce délai.

Article 16

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Tout différend concernant l'interprétation et l'application du présent Accord ou de son annexe sera réglé par voie de négociation directe entre les Parties contractantes. Ces négociations commenceront dans les plus brefs délais possible mais, en tout état de cause, au plus tard soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande à cet effet, à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme de leur choix ou bien le différend pourra, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, être soumis pour décision à un tribunal de trois arbitres, dont un sera désigné par chacune des Parties contractantes et le troisième choisi par les deux arbitres ainsi désignés. Chacune des Parties contractantes désignera son arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date

où l'une d'elles aura reçu de l'autre par la voie diplomatique une notification demandant l'arbitrage du différend, et le troisième 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 spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, chacune des Parties contractantes pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres selon le cas. Le troisième arbitre sera alors ressortissant d'un Etat tiers et assurera la présidence du tribunal arbitral.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue conformément au paragraphe 2 du présent article.

4. Si l'une des Parties contractantes manque à se conformer à une décision rendue conformément au paragraphe 2 du présent article, l'autre Partie contractante pourra limiter, suspendre ou annuler tous les droits ou privilèges qu'elle aura accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante défaillante.

5. Chacune des Parties contractantes prendra à sa charge les frais et la rémunération de son arbitre; les frais du tiers arbitre et sa rémunération, ainsi que les frais d'arbitrage proprement dits seront répartis en parts égales entre les Parties contractantes.

Article 17

AMENDEMENTS

1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, ou de son annexe, elle pourra demander à engager des consultations avec l'autre Partie contractante au sujet de la modification projetée. Ces consultations débiteront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la réception de la demande. Tous les amendements ainsi acceptés entreront en vigueur une fois confirmés par écrit par les Parties contractantes.

2. Des amendements pourront être apportés à l'annexe moyennant accord direct entre les autorités compétentes des deux Parties contractantes et seront confirmés par échange de notes diplomatiques.

Article 18

ENREGISTREMENT

Le présent Accord et tous ses amendements éventuels seront enregistrés auprès du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale et du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies.

Article 19

CONFORMITÉ AVEC DES ACCORDS OU CONVENTIONS MULTILATÉRAUX

Si l'une quelconque des dispositions du présent Accord contredit une obligation que l'une ou l'autre des Parties contractantes pourrait avoir à l'égard d'une tierce partie, les deux Parties contractantes engageront des consultations, conformément à l'article 15, dans le dessein de modifier l'Accord afin de résoudre la contradiction dans les plus brefs délais possible.

Article 20

AVIS DE DÉNONCIATION DE L'ACCORD

1. Chacune des Parties contractantes pourra à n'importe quel moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord; cette notification sera envoyée dans le même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale et au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies. Dans ce cas, l'Accord prendra fin douze (12) mois après la réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée par accord mutuel avant l'expiration de ce délai.

2. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification, celle-ci sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date de sa signature.

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

FAIT en double exemplaire à Vienne, le 7 juin 1991, en langues allemande et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement fédéral autrichien :

ALOIS MOCK

Pour le Gouvernement
de l'Irlande :

GERARD COLLINS

ANNEXE

A. La ou les entreprises désignées par le Gouvernement fédéral autrichien auront le droit d'exploiter des services aériens réguliers dans les deux sens sur les routes spécifiées ci-après :

<i>Points de départ</i>	<i>Points d'arrivée</i>
Points en Autriche	Points en Irlande

B. La ou les entreprises désignées par le Gouvernement de l'Irlande auront le droit d'exploiter des services aériens réguliers dans les deux sens sur les routes spécifiées ci-dessous :

<i>Points de départ</i>	<i>Points d'arrivée</i>
Points en Irlande	Points en Autriche

C. Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes pourront desservir des points intermédiaires sans exercer de droits de trafic de cinquième liberté.

D. 1) La ou les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes pourront exercer initialement des droits de cinquième liberté à Manchester sur une route reliant les deux pays, à condition que ces droits soient accordés aux entreprises des deux Parties contractantes.

2) L'exercice des droits de cinquième liberté en d'autres points pourra être autorisé d'accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.