

No. 29225

**AUSTRIA
and
CUBA**

Agreement for air services between and beyond their respective territories (with annex). Signed at Vienna on 11 February 1992

*Authentic texts: German, Spanish and English.
Registered by Austria on 19 November 1992.*

**AUTRICHE
et
CUBA**

Accord relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Signé à Vienne le 11 février 1992

*Textes authentiques : allemand, espagnol et anglais.
Enregistré par l'Autriche le 19 novembre 1992.*

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

ABKOMMEN ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDES- REGIERUNG UND DER REGIERUNG DER REPUBLIK KUBA ÜBER DEN FLUGLINIENVERKEHR ZWISCHEN IHREN HO- HEITSGEBIETEN UND DARÜBER HINAUS

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung der Republik Kuba, im folgenden die Vertragsparteien genannt.

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

Vom Wunsche geleitet, ihre gegenseitigen Beziehungen auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt zu entwickeln und zu starken 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 I Begriffsbestimmungen

1. Im Sinne dieses Abkommens, sofern sich aus dem Inhalt nichts anderes ergibt:

- a) bedeutet der Ausdruck „die Konvention“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt und schließt jeden gemäß Artikel 90 dieser Konvention angenommenen Anhang sowie Änderungen dieser Anhänge oder der Konvention gemäß deren Artikel 90 und 94 ein, sofern derartige Anhänge und Änderungen von beiden Vertragsparteien angenommen worden sind;
- b) bedeutet der Ausdruck „Luftfahrtbehörden“ im Falle der Republik Österreich den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und im Falle der Republik Kuba den Präsidenten des Institutes der Zivilluftfahrt von Kuba oder in beiden Fällen jede andere Person oder Behörde, die zur Wahrnehmung der von den genannten Behörden ausgeübten Funktion befugt ist;
- c) bedeutet der Ausdruck „namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen“ ein Fluglinienunternehmen, das gemäß Artikel 3 des vorliegenden Abkommens namhaft gemacht und zugelassen wurde;

d) bedeutet der Ausdruck „Tarife“ die für die Beförderung von Fluggästen und Fracht bezahlten Preise und die Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, ausgenommen die Entgelte und Bedingungen für die Beförderung von Post.

e) bedeutet der Ausdruck „Beförderungskapazität“:

- in bezug auf ein Luftfahrzeug die diesem auf einer Flugstrecke oder einem Flugstreckenabschnitt zur Verfügung stehende Nutzlast;
- 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) bedeutet der Ausdruck „Hoheitsgebiet“ in Beziehung auf jede Vertragspartei die Landgebiete und angrenzenden Hoheitsgewässer, die unter der Souveränität dieses Staates stehen; und

g) haben die Ausdrücke „Fluglinienunternehmen“, „Fluglinie“, „Internationale Fluglinie“ und „nichtgewerbliche Landung“ jeweils die ihnen in Artikel 96 der Konvention gegebene Bedeutung.

2. Die Bestimmungen der Konvention bleiben, insoweit sie auf den auf Grunde dieses Abkommens festgelegten Fluglinienverkehr anwendbar sind, in ihrer jetzigen Form und als ob sie Bestandteil dieses Abkommens waren, zwischen den Vertragsparteien für die Dauer dieses Abkommens in Kraft, es sei denn, daß beide Vertragsparteien eine Änderung der Konvention, die in Kraft getreten ist, ratifizieren, sodaß in diesem Fall die so geänderte Konvention in Entsprechung der vorstehenden Ausführungen in Kraft bleibt.

3. Der Anhang zu diesem Abkommen bildet einen integrierenden Bestandteil desselben und alle Hinweise auf das „Abkommen“ sind unter Einschluß des Anhangs zu verstehen, sofern nicht etwas anderes bestimmt ist.

ARTIKEL 2

Verkehrsrechte

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zum Zwecke der Errichtung eines internationalen Fluglinienverkehrs auf den im entsprechenden Abschnitt des Anhanges zu diesem Abkommen festgelegten Flugstrecken (in der Folge die „vereinbarten Fluglinien“ bzw. die „festgelegten Flugstrecken“ genannt) die in diesem Abkommen festgelegten Rechte. Die von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen genießen beim Betrieb einer vereinbarten Fluglinie auf einer festgelegten Flugstrecke vorbehaltlich der einschlägigen Bestimmungen dieses Abkommens folgende Rechte.

- a) das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen.
 - b) im genannten Hoheitsgebiet Landungen zu nichtgewerblichen Zwecken durchzuführen;
 - c) im genannten Hoheitsgebiet an den im Anhang für diese Flugstrecken festgelegten Punkten Landungen durchzuführen, um im Rahmen des internationalen Verkehrs Fluggäste, Frachtgut und Post abzusetzen und aufzunehmen.
2. Keine Bestimmung in diesem Abkommen oder in seinem Anhang ist dahingehend auszulegen, daß dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei das Recht eingeräumt wird, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Frachtgut und Post zum Transport zwischen Punkten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei für entgeltliche Beförderung aufzunehmen.

ARTIKEL 3

Namhaftmachung der Fluglinienunternehmen und Betriebsbewilligungen

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, der anderen Vertragspartei schriftlich bis zu zwei Fluglinienunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien auf den festgelegten Flugstrecken namhaft zu machen.

2. Bei Erhalt einer derartigen Namhaftmachung haben die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei nach Maßgabe der Bestimmungen der Absätze 4 und 5 dieses Artikels den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen die entsprechende Betriebsbewilligung unverzuglich zu erteilen.

3. Jede Vertragspartei hat das Recht, durch eine schriftliche Mitteilung an die andere Vertragspartei die Namhaftmachung jedes solchen Fluglinienunternehmens zu widerrufen und andere namhaft zu machen.

4. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von den von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen den

Nachweis verlangen, daß sie in der Lage 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

5. Jede Vertragspartei hat das Recht, die Erteilung der in Absatz 2 dieses Artikels genannten Betriebsbewilligungen zu verweigern oder den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens angeführten Rechte die von ihr für erforderlich erachteten Bedingungen in all jenen Fällen aufzuerlegen, in denen der genannten Vertragspartei nicht nachgewiesen wird, daß die wesentlichen Eigentumsrechte und die tatsächliche Kontrolle dieser Fluglinienunternehmen bei der Vertragspartei, die sie namhaft macht, oder ihren Staatsangehörigen liegen.

6. Ist ein Fluglinienunternehmen namhaft gemacht und ihm die Bewilligung erteilt worden, kann es jederzeit den Betrieb der vereinbarten Fluglinien, für die es namhaft gemacht wurde, aufnehmen, vorausgesetzt, daß ein gemäß den Bestimmungen des Artikels 9 dieses Abkommens erstellter Tarif für diese Fluglinien in Kraft getreten ist und unter der weiteren Voraussetzung, daß die Frequenz und die Flugplanung der von diesen Fluglinienunternehmen betriebenen Fluglinien durch die Luftfahrtbehörden der Vertragspartei, die die Betriebsbewilligung erteilt hat, genehmigt wurde.

7. 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 gewerbliche Personal einzustellen und Geschäftsstellen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einzurichten und zu betreiben.

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 4

Widerruf, Aussetzung und Auferlegung von Bedingungen

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, eine Betriebsbewilligung zu widerrufen oder die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch das von der anderen Vertragspar-

tei namhaft gemachte Fluglinienunternehmen auszusetzen oder die von ihr für die Ausübung dieser Rechte notwendig erachteten Bedingungen aufzuzeigen:

- a) falls es dieses Fluglinienunternehmen unterläßt, die Gesetze und Vorschriften der Vertragspartei, die diese Rechte gewahrt, zu befolgen, oder
- b) falls das Fluglinienunternehmen es in anderer Weise unterläßt, den Betrieb gemäß den in diesem Abkommen vorgeschriebenen Bedingungen durchzuführen, oder
- c) in allen Fällen, in denen sie nicht überzeugt ist, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Kontrolle des Fluglinienunternehmens bei der Vertragspartei, die das Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat, oder bei den Staatsangehörigen dieser Vertragspartei liegen.

2. Dieses Recht wird nur nach Beratung mit der anderen Vertragspartei ausgeübt, es sei denn, daß sofortiger Widerruf, sofortige Aussetzung oder Auferlegung der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Bedingungen unbedingt erforderlich ist, um weitere Verstöße gegen Gesetze oder Vorschriften zu verhindern. In diesem Fall finden Beratungen gemäß Artikel 13 statt.

ARTIKEL 5

Befreiung von Zöllen und anderen Abgaben

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

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

- a) Bordvorräte, die im Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien innerhalb der von den Behörden dieser Vertragspartei festgesetzten Grenzen an Bord genommen wurden und die zur Verwendung an Bord der auf einer festgelegten Flugstrecke der anderen Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmt sind;
- b) Ersatzteile, die in das Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien zum Zwecke der Wartung oder Instandsetzung von Luftfahrzeugen

eingeführt werden, die von dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei auf einer festgelegten Flugstrecke eingesetzt werden;

- c) Treib- und Schmierstoffe, die zur Versorgung von Luftfahrzeugen bestimmt sind, die von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei auf einer festgelegten Flugstrecke betrieben werden, selbst wenn diese Vorräte während des Fluges über dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, in dem sie an Bord genommen wurden, verwendet werden sollen.

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

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

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

- a) Güter, die für die Einrichtung, Ausrüstung und den Betrieb eines Büros verwendet werden sollen, zB alle Arten von Baumaterial, Mobiliar, Schreibmaschinen usw.;
- b) alle Arten von Fernmeldeeinrichtungen wie Fernschreiber und tragbare Sprechfunkgeräte oder sonstige drahtlose Ausrüstung zum Einsatz innerhalb des Flughafens;
- c) Computersysteme der Fluggesellschaft für Buchungs- und Betriebszwecke, verschiedene offizielle Schriftstücke, die das Abzeichen des Fluglinienunternehmens tragen, wie Gepackanhänger, Flugscheine, Luftfrachtkontore, Flugplane, Bordkarten usw. Was Kraftfahrzeuge anlangt, bezieht sich die Befreiung nur auf busähnliche Fahrzeuge, die für den Transfer von Fluggästen und Gepack zwischen dem Stadtbüro und dem Flughafen zum Einsatz gebracht werden.

5. Insofern keine Abgaben oder sonstige Gebühren auf die in den Absätzen 1 bis 4 dieses Artikels angeführten Güter eingenoben werden, sind diese Güter auch nicht wirtschaftlichen Verboten oder Beschränkungen bei der Ein-, Aus-

oder Durchfuhr unterworfen, es sei denn, daß solche Verbote oder Beschränkungen auf alle Fluglinienunternehmen, einschließlich der nationalen, hinsichtlich bestimmter, in den Absätzen 1 bis 4 dieses Artikels angeführter Güter, Anwendung finden.

ARTIKEL 6

Beförderungskapazität

1. Die gesamte von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der Vertragsparteien auf den vereinbarten Fluglinien bereitzustellende Beförderungskapazität ist zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vor Beginn des Betriebes und danach gemäß dem vorhersehbaren Verkehrsbedarf zu vereinbaren oder von ihnen zu genehmigen.

2. Die von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen betriebenen vereinbarten Fluglinien haben ihren Hauptzweck unter Zugrundelegung eines angemessenen Auslastungsfaktors in der Bereitstellung eines zur Befriedigung der Verkehrs-nachfrage zwischen den Hoheitsgebieten der beiden Vertragsparteien ausreichenden Beförderungsange-botes.

3. Jede Vertragspartei gibt den namhaft gemachten Fluglinien beider Vertragsparteien in gerechter und gleicher Weise die Gelegenheit, die vereinbarten Fluglinien zwischen den jeweiligen Hoheitsge-bieten zu betreiben, um damit Gleichheit und gegenseitigen Nutzen zu erreichen.

4. Jede Vertragspartei und ihre namhaft gemachten Fluglinienunternehmen berücksichtigen die Interessen der anderen Vertragspartei und deren namhaft gemachter Fluglinienunternehmen, um den Fluglinienverkehr, den letztere bereitstellt, nicht ungebührlich zu beeinträchtigen.

ARTIKEL 7

Flugpläne

1. Die Flugpläne sind den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien mindestens dreißig (30) Tage vor dem vorgeschlagenen Zeitpunkt ihrer Einführung zur Genehmigung vorzuzeigen. In besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der genannten Behörden herabgesetzt werden.

2. Kein Flugplan tritt in Kraft, wenn er nicht durch die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien genehmigt wurde.

3. Die gemäß den Bestimmungen dieses Artikels für eine Saison erstellten Flugplane bleiben nur

entsprechende Saisonen in Kraft, bis neue Flugplane gemäß den Bestimmungen dieses Artikels erstellt worden sind.

4. Jede Änderung in der Frequenz und der Flugplanung beim Betrieb des Fluglinienverkehrs durch die namhaft gemachten Fluglinienunterneh-men der einen Vertragspartei unterliegen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei.

ARTIKEL 8

Beistellung von Statistiken

Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei wer-den den Luftfahrtbehörden der anderen Vertrags-partei über deren Verlangen die periodischen oder sonstigen statistischen Unterlagen in vertretbarem Umfang zur Verfügung stellen, zum Zwecke der Feststellung der im Rahmen der vereinbarten Fluglinien durch die namhaft gemachten Fluglinien-unternehmen der in diesem Artikel als erster erwähnten Vertragspartei beigestellten Beförde-rungskapazität. Diese Unterlagen haben alle Anga-ben zu umfassen, die zur Feststellung des auf den vereinbarten Fluglinien von jedem Fluglinienunter-nehmen beförderten Verkehrsauftommens und seiner Herkunft und Zielpunkte erforderlich sind.

ARTIKEL 9

Tarife

1. Die von den 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 angemes-senen Gewinnes, der Charakteristika der Beförderung (wie Geschwindigkeit der Luftfahrzeuge und Bequemlichkeit) und der Tarife anderer Fluglinien-unternehmen, welche die gleiche Flugstrecke, Teile hiervon oder ähnliche Flugstrecken betreiben, zu erstellen.

2. Die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Tarife sind von den namhaft gemachten Fluglinien-unternehmen beider Vertragsparteien zu vereinba-ren; eine solche Vereinbarung ist, wann immer möglich, mit Hilfe des Tariffeststellungsverfahrens einer fachkundigen, von beiden Vertragsparteien anerkannten Organisation zu treffen, wobei nach Möglichkeit als erste Wahl der multilaterale Mechanismus der Verkehrskonferenzen des Internationales Lutverkehrsverbandes (IATA) heranzu-ziehen ist.

3. Die gemäß den Bestimmungen der Absätze 1 und 2 dieses Artikels vereinbarten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens dreißig (30) Tage vor dem vorgeschlagenen Zeitpunkt ihrer Einführung zu übermitteln. Diese Frist kann vorbehaltlich der Zustimmung der besagten Behörden herabgesetzt werden.

4. Wird ein gemäß Absatz 3 dieses Artikels vorgelegter Tarif von den Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei nicht genehmigt, verständigt diese die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei spätestens fünfzehn (15) Tage vor dem vorgeschlagenen Zeitpunkt seiner Einführung. Ein derartiger Tarif gelangt nach oder aus dem Hoheitsgebiet einer Vertragspartei bis zur Erzielung einer Vereinbarung oder der Zurückziehung der Ablehnung durch die Vertragspartei, die dem Tarif nicht zugestimmt hat, nicht zur Anwendung.

5. Wird keine Vereinbarung gemäß Absatz 2 dieses Artikels erzielt, so werden die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien sich bemühen, den Tarif im gegenseitigen Einvernehmen zu bestimmen. Können auch die Luftfahrtbehörden keine Einigung erzielen, gelangen die in Artikel 14 festgelegten Bestimmungen zur Anwendung.

6. Ein Tarif, der in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der vorstehenden Absätze dieses Artikels genehmigt worden ist, bleibt bis zur Genehmigung eines neuen Tarifes, der gemäß denselben Bestimmungen erstellt wurde, anwendbar.

ARTIKEL 10

Sicherheit der Luftfahrt

1. Im Einklang mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten bekräftigen die Vertragsparteien ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen. Ohne die allgemeinen völkerrechtlichen Rechte und Pflichten zu beschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der maßgeblichen Abkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt.

2. Die Vertragsparteien gewähren einander auf Ersuchen jede notwendige Hilfe, um Handlungen der widerrechtlichen Inbesitznahme von Zivilluftfahrzeugen und sonstige widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge,

ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, von Flughafen und Luftfahrtseinrichtungen sowie jede sonstige Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

3. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation festgelegten und als Anhänge zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt bezeichneten Sicherheitsbestimmungen für die Luftfahrt, sofern solche Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind, sie tragen dafür Sorge, daß die Betreiber von bei ihnen eingetragenen Luftfahrzeugen oder die Betreiber von Luftfahrzeugen, die den Hauptgeschäftssitz oder standigen Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet haben, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet in Übereinstimmung mit diesen Sicherheitsbestimmungen für die Luftfahrt handeln.

4. Beide Vertragsparteien kommen überein, daß die Betreiber von Luftfahrzeugen angehalten werden können, die von der anderen Vertragspartei geforderten, in Absatz 3 dieses Artikels genannten Sicherheitsbestimmungen für die Luftfahrt für die Einreise in das, die Ausreise aus dem und das Verweilen in dem Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei zu befolgen. Beide Vertragsparteien tragen dafür Sorge, daß in ihrem Hoheitsgebiet geeignete Maßnahmen tatsächlich angewendet werden, um das Luftfahrzeug zu schützen und die Fluggäste, die Besatzungsmitglieder, die von ihnen mitgeführten Gegenstände, das Gepäck, die Fracht und die Vorräte an Bord sowohl vor dem Einsteigen und Beladen als auch währenddessen einer Kontrolle zu unterziehen. Jede der Vertragsparteien hat weiters jedwede Aufforderung der anderen Vertragspartei zur Erfüllung angemessener Sondermaßnahmen zum Schutz vor einer ganz bestimmten Bedrohung wohlwollend zu berücksichtigen.

5. Kommt es zu einem Zwischenfall, zur Drohung eines Zwischenfalls mit widerrechtlicher Inbesitznahme eines Zivilluftfahrzeugs oder zu sonstigen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit eines Luftfahrzeugs, seiner Fluggäste und Besatzungsmitglieder, von Flughäfen oder Luftfahrtseinrichtungen, so gewähren die Vertragsparteien einander Hilfe durch erleichterten Informationsfluß und sonstige geeignete Maßnahmen zur schnellen und sicheren Beendigung eines derartigen Zwischenfalles oder der Gefahr eines solchen.

6. Sollte eine Vertragspartei von den in diesem Artikel genannten Sicherheitsbestimmungen für die Luftfahrt abweichen, so können die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei um sofortige Beratungen mit den Luftfahrtbehörden dieser Partei ersuchen.

ARTIKEL 11 Direkter Transitverkehr

1. Fluggäste, Gepack, Fracht und Post im direkten Transitverkehr durch das Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien, die den nur diesen Zweck vorgesehenen Bereich des Flughafens nicht überlassen, unterliegen nur einer vereinfachten Kontrolle, ausgenommen im Hinblick auf Sicherheitsmaßnahmen gegen Gewalttaten und Luftpiraterie.

2. Gepack-, Fracht- und Postsendungen im direkten Transitverkehr sind von Zollen und anderen ähnlichen Steuern befreit.

ARTIKEL 12 Finanzielle Bestimmungen

1. Jede Vertragspartei gewährt den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, den Überschuss der Einnahmen über die Ausgaben, der im Hoheitsgebiet der betreffenden Vertragspartei erzielt wird, ins Ausland zu überweisen. Diese Überweisungen haben jedoch in Übereinstimmung mit den Devisenbestimmungen der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet die Einnahmen erzielt wurden, zu erfolgen. Diese Überweisungen werden ohne ungebührliche Verzögerung in frei konvertierbarer Währung auf der Grundlage von offiziellen Wechselkursen oder, wenn es keine offiziellen Wechselkurse gibt, von allgemein angewendeten Devisenmarktsätzen für laufende Zahlungen vorgenommen.

2. Wenn eine Vertragspartei den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei Beschränkungen bezüglich der Überweisung der Einnahmen über die Ausgaben auferlegt, so hat die letztere das Recht, die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der ersten Vertragspartei reziproken Beschränkungen zu unterwerfen.

3. Die von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei erzielten Erträge, Erlöse und Gewinne sind von jeder Steuer, die von der anderen Vertragspartei für Erträge, Erlöse und Gewinne festgelegt sind, befreit.

ARTIKEL 13

Beratungen und Abänderungen

1. Im Geiste enger Zusammenarbeit werden sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien von Zeit zu Zeit beraten, um die Durchführung und zufriedenstellende Erfüllung der Bestimmungen dieses Abkommens und des beigeschlossenen Flugstreckenplanes sicherzustellen; sie werden Beratungen führen, falls eine Abänderung davon erforderlich ist.

2. Jede der Vertragsparteien kann um Beratungen ersuchen, welche auf schriftlichem oder mundiièrem Wege erfolgen können und innerhalb eines Zeitraumes von sechzig (60) Tagen nach dem Zeitpunkt des Ersuchens zu beginnen haben, sofern nicht beide Vertragsparteien eine Verlängerung dieses Zeitraumes vereinbaren.

3. Wenn eine der Vertragsparteien es für wünschenswert hält, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens abzuändern, so kann sie um Beratungen gemäß diesem Artikel ersuchen; diese Abänderung tritt, wenn sie zwischen den beiden Vertragsparteien vereinbart wurde, in Kraft, sobald sie durch diplomatischen Notenwechsel bestätigt wurde.

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

ARTIKEL 14

Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Bei einer Meinungsverschiedenheit zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens oder des beigeschlossenen Flugstreckenplanes werden sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien in erster Linie bemühen, diese auf dem Verhandlungswege beizulegen. Können die Luftfahrtbehörden keine Einigung erzielen, ist die Meinungsverschiedenheit auf diplomatischem Wege den Vertragsparteien zur Entscheidung vorzulegen.

2. Kommen die Vertragsparteien auf dem Verhandlungswege zu keiner Einigung, können sie vereinbaren, die Meinungsverschiedenheit einer Person oder einem Gremium zur Entscheidung vorzulegen; vereinbaren sie dies nicht, wird die Meinungsverschiedenheit auf Ersuchen einer der beiden Vertragsparteien einem Gericht von drei Schiedsrichtern zur Entscheidung vorgelegt, wobei jeweils einer von jeder Vertragspartei namhaft gemacht und der dritte Schiedsrichter von den beiden so namhaft gemachten Schiedsrichtern bestellt wird. Jede Vertragspartei hat innerhalb eines

Zeitraumes von sechzig (60) Tagen ab dem Zeitpunkt, zu dem sie auf diplomatischem Wege vom Ersuchen der anderen Vertragspartei auf schiedsgerichtliche Behandlung der Meinungsverschiedenheit Kenntnis erhalten hat, einen Schiedsrichter namhaft zu machen; der dritte Schiedsrichter ist innerhalb eines Zeitraumes von weiteren sechzig (60) Tagen zu bestellen. Wenn eine der Vertragsparteien es verabsäumt, innerhalb des festgelegten Zeitraumes einen Schiedsrichter namhaft zu machen oder wenn der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb des festgelegten Zeitraumes bestellt wird, kann der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation von jeder der Vertragsparteien ersucht werden, je nachdem es der Fall erfordert, einen oder mehrere Schiedsrichter zu ernennen. Der dritte Schiedsrichter muß auf jeden Fall ein Staatsangehöriger eines Drittstaates sein und den Vorsitz des Schiedsgerichtes führen.

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

4. Verabsaumt 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 saumigen Vertragspartei auf Grund dieses Abkommens gewahrt hat, einschränken, aufheben oder widerrufen.

5. Jede Vertragspartei tragt 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 15

Multilaterale Übereinkommen

Tritt ein von beiden Vertragsparteien angenommenes multilaterales Übereinkommen über einen Gegenstand dieses Abkommens in Kraft, so wird dieses Abkommen so geändert, daß es mit den Bestimmungen des multilateralen Übereinkommens in Einklang steht.

ARTIKEL 16

Kündigung

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

ARTIKEL 17

Registrierung

Dieses Abkommen ist bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation und beim Generalsekretär der Vereinten Nationen zu registrieren.

ARTIKEL 18

Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem die beiden Vertragsparteien einander in einem diplomatischen Notenwechsel bekanntgegeben haben, daß die Erfordernisse für sein Inkrafttreten nach ihren jeweiligen verfassungsrechtlichen Verfahren erfüllt worden sind.

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

GESCHEHEN in zwei Ausfertigungen in Wien am 11. Februar 1992 in deutscher, spanischer und englischer Sprache. Bei Meinungsverschiedenheiten hinsichtlich der Auslegung ist die englische Fassung maßgebend.

Für die Österreichische Bundesregierung:

EHRLICH-ADAM

Für die Regierung der Republik Kuba:

ROSALES ARIAS

ANHANG

- A. Die von der Österreichischen Bundesregierung
namhaft gemachten Fluglinienunternehmen sind
berechtigt, auf den im folgenden festgelegten
Flugstrecken Fluglinien in beiden Richtungen zu
betreiben:

Abflugpunkte: Ankunftspunkte:

Punkte in Österreich Havanna

- B. Die von der Regierung der Republik Kuba
namhaft gemachten Fluglinienunternehmen sind
berechtigt, auf den im folgenden festgelegten
Flugstrecken Fluglinien in beiden Richtungen zu
betreiben:

Abflugpunkte: Ankunftspunkte:

Punkte in Kuba Wien

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

Die allfällige Ausübung von Verkehrsrechten
der fünften Luftfreiheit kann von den Luftfahrt-
behörden der beiden Vertragsparteien vereinbart
werden

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO FEDERAL DE AUSTRIA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE CUBA RELATIVO A SERVICIOS AÉREOS ENTRE SUS RESPECTIVOS TERRITORIOS Y PUNTOS MÁS ALLÁ

El Gobierno Federal de Austria y el Gobierno de la República de Cuba, en lo adelante denominados las Partes Contratantes.

Tomando en cuenta que son partes en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional abierto a la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944.

Deseosos de desarrollar y fortalecer sus relaciones reciprocas en el campo de la aviación civil y de concluir un Acuerdo, suplementario de dicha Convención, a los fines de establecer servicios aéreos entre sus respectivos territorios y puntos más allá.

Han convenido lo que sigue:

ARTÍCULO 1

Definiciones

1. Para los efectos de este Acuerdo, a menos que el texto indique otra cosa:

- a) la expresión «la Convención» significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, e incluye cualquier Anexo adoptado de acuerdo con el Artículo 90 de esa Convención, y cualquier enmienda de los Anexos o de la Convención de acuerdo con los Artículos 90 y 94 de la misma, en tanto tales Anexos y modificaciones hayan sido adoptados por ambas Partes Contratantes;
- b) la expresión «Autoridades Aeronáuticas» significa, en el caso de la República de Austria, el Ministro Federal de Economía Pública y Transporte, y en el caso de la República de Cuba, el Presidente del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba, o en ambos casos cualquier otra persona o entidad autorizada para desempeñar la función ejercida por dichas autoridades;
- c) la expresión «empresa aérea designada» significa una empresa aérea que ha sido designada y autorizada de acuerdo con el Artículo 3 de este Acuerdo;

» la expresión «tarifa» significa los precios que deberán pagarse por la transportación de pasajeros y carga y la condición bajo la cual dichos precios son aplicables, pero excluyendo las remuneraciones y las condiciones para la transportación del correo;

e) la expresión «capacidad» significa:

- en relación con una aeronave, la carga comercial pagada de esa aeronave disponible en una ruta o sección de esa ruta.
- en relación a un servicio aéreo especificado, la capacidad de la aeronave utilizada en dicho servicio multiplicada por la frecuencia operada por dicha aeronave, en un período determinado en una ruta o sección de una ruta.

f) la expresión «territorio» en relación a cualquiera de las Partes Contratantes significa las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía de dichas Partes Contratantes, y

g) las expresiones «empresa aérea», «servicio aéreo», «servicio aéreo internacional», y «escala para fines no comerciales» tendrán el significado que respectivamente se les asigna en el Artículo 96 de la Convención.

2. Las disposiciones de la Convención se mantendrán vigentes entre las Partes Contratantes en su forma actual en cuanto sean aplicables a los servicios aéreos establecidos bajo este Acuerdo por toda la duración del mismo, como si fuesen parte de este Acuerdo, a menos que ambas Partes Contratantes ratifiquen cualquier modificación a la Convención que entre en vigor, en cuyo caso la Convención así modificada continuará vigente en la forma arriba mencionada.

3. El Anexo a este Acuerdo formará parte integrante del mismo y cualquier referencia al Acuerdo se entenderá como incluyendo al Anexo, excepto cuando se disponga de otro modo.

ARTÍCULO 2

Derechos de tráfico

1. Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante los derechos especificados en este Acuerdo a los fines de establecer servicios aéreos internacionales sobre las rutas especificadas en la sección correspondiente del Anexo adjunto a este Acuerdo (denominados de aquí en adelante «servicios convenidos» y «rutas especificadas» respectivamente). Las empresas aéreas designadas por cada Parte Contratante gozarán en la explotación de los servicios convenidos en una ruta especificada, y sujeto a las disposiciones pertinentes de este Acuerdo, de los siguientes derechos:

- a) volar, sin aterrizar, a través del territorio de la otra Parte Contratante;
- b) hacer escalas en dicho territorio para fines no comerciales; v
- c) hacer escalas en dicho territorio en los puntos especificados para la ruta en el Anexo, con el fin de desembarcar y embarcar tráfico internacional de pasajeros, carga y correo.

2. Nada en este Acuerdo o en su Anexo podrá interpretarse en el sentido de otorgar a la empresa aérea designada de una Parte Contratante el derecho a embarcar, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, carga y correo para su transportación entre puntos en el territorio de la otra Parte Contratante, por remuneración o alquiler

ARTÍCULO 3

Designación de empresas aéreas y autorizaciones de explotación

1. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar por escrito ante la otra Parte Contratante hasta dos empresas aéreas para el fin de operar los servicios convenidos en las rutas especificadas.

2. Al recibo de dicha designación, las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante otorgarán sin demora, sujeto a las disposiciones establecidas en los párrafos 4 y 5 del presente Artículo, la correspondiente autorización de explotación a las empresas aéreas designadas.

3. Cada Parte Contratante tendrá el derecho de notificar por escrito, a la otra Parte Contratante, el retiro de la designación de cualquiera de dichas empresas aéreas y a designar otras.

4. Las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes pueden exigir que las empresas aéreas designadas por la otra Parte Contratante demuestren que están calificadas para satisfacer las condiciones prescritas por las leyes y regulaciones normal y razonablemente aplicadas a la explotación

de los servicios aéreos internacionales por dichas autoridades de conformidad con las disposiciones de la Convención.

5. Cada Parte Contratante tendrá el derecho a no otorgar la autorización de explotación a que se refiere el párrafo 2 de este Artículo, o a imponer tales condiciones como estime necesarias para el ejercicio, por las empresas aéreas designadas, de los derechos especificados en el Artículo 2 de este Acuerdo, en el caso de que dicha Parte Contratante no se encuentre convencida de que la propiedad sustancial y el control efectivo de esas empresas aéreas pertenecen a la Parte Contratante que las ha designado o a sus nacionales.

6. Cuando una empresa aérea haya sido así designada y autorizada puede comenzar en cualquier momento la explotación de los servicios convenidos a condición de que esté en vigor para dichos servicios una tarifa establecida conforme a las disposiciones del Artículo 9 de este Acuerdo; y a condición además, que la frecuencia, los itinerarios y los horarios de los servicios a ser operados por dicha empresa aérea hayan sido aprobados por las Autoridades Aeronáuticas de la Parte Contratante que ha concedido la autorización de explotación.

7. Las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán igual oportunidad de emplear conforme a las leyes y regulaciones de la otra Parte Contratante, el personal técnico y comercial para realizar los servicios aéreos convenidos en las rutas especificadas, y para establecer y operar oficinas en el territorio de la otra Parte Contratante.

Las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante tendrán además igual oportunidad para publicar todo tipo de documento de transportación y para anunciar y promover ventas en el territorio de la otra Parte Contratante.

ARTÍCULO 4

Revocación, suspensión e imposición de condiciones

1. Cada Parte Contratante tendrá derecho a revocar una autorización de explotación o a suspender el ejercicio de cualquiera de los derechos especificados en el Artículo 2 de este Acuerdo por una empresa aérea designada por la otra Parte Contratante o a imponer tales condiciones como estime necesarias para el ejercicio de estos derechos:

- a) en el caso de que dicha empresa aérea no cumpla con las leyes, y regulaciones de la Parte Contratante que ha otorgado estos derechos, o

- b) en el caso de que la empresa aérea deje, en cualquier otra forma, de operar en conformidad con las condiciones prescritas por este Acuerdo, o
- c) en cualquier otro caso en que no esté convencida de que la propiedad sustancial y el control efectivo de la empresa aérea pertenezca a la Parte Contratante que ha designado la empresa aérea o a los nacionales de dicha Parte Contratante.

2. A menos que la inmediata revocación, suspensión o fijación de las condiciones mencionadas en el párrafo 1 de este Artículo sea esencial para evitar nuevas infracciones de las leyes, y regulaciones, tal derecho podrá ser ejercido solamente después de haber consultado con la otra Parte Contratante. En tal caso las consultas tendrán lugar de acuerdo con el Artículo 13.

ARTÍCULO 5

Exenciones aduanales y de otros derechos

1. La aeronave explotada en los servicios internacionales por la empresa aérea designada por cada Parte Contratante, así como su equipamiento regular, los suministros de combustible y lubricantes y los suministros de la aeronave (incluyendo alimentos, bebidas y tabaco) a bordo de dicha aeronave estarán exentos de los derechos de aduana, gravámenes de inspección y otros derechos o impuestos al arribar al territorio de la otra Parte Contratante, siempre y cuando tales equipamientos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de ser reexportados.

2. Estarán también exentos de los mismos derechos e impuestos con excepción de los cargos correspondientes al servicio prestado:

- a) los suministros de las aeronaves tomados a bordo en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las Autoridades de dicha Parte Contratante y para usar a bordo de la aeronave en una ruta especificada de la otra Parte Contratante;
- b) las piezas de repuesto introducidas en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes para el mantenimiento o reparación de una aeronave utilizada en una ruta especificada por la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante;
- c) el combustible y los lubricantes destinados al abastecimiento de una aeronave operada en una ruta especificada por las empresas aéreas designadas de la otra Parte Contratante, incluso si estos suministros van a ser utilizados sobre el territorio de esa Parte Contratante, en donde fueron tomados a bordo.

Los productos mencionados en los incisos a), b) y c) requerirán ser mantenidos bajo supervisión o control aduanal.

3. El equipamiento regular de a bordo así como los materiales y suministros retenidos a bordo de la aeronave de cualquier Parte Contratante podrán ser descargados en el territorio de la otra Parte Contratante solamente con la aprobación de las autoridades aduanas de esa Parte Contratante. En cada caso deberán ser colocados bajo la supervisión de dichas autoridades durante el tiempo hasta que sean reexportados o situados de otro modo de conformidad con las regulaciones aduanas.

4. Estarán exentos también de todos los derechos de aduanas y/o impuestos, sobre bases reciprocas, los artículos y mercancías importados en el territorio de cualquier Parte Contratante para el uso exclusivo de la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante a saber:

- a) los artículos que se usan para establecer, equipar y para el funcionamiento de una oficina, ej. todo tipo de materiales de construcción, mobiliario, máquinas de escribir, etc.;
- b) todo tipo de equipos de telecomunicaciones, tales como equipos de teletipo y walkitalkies u otros equipos inalámbricos para ser utilizados dentro del aeropuerto;
- c) los sistemas de computadora de la empresa aérea para reservación y fines operacionales, diversos documentos oficiales con el emblema de la empresa aérea tales como talones de equipaje, boletos de avión, guías aéreas, itinerarios, tarjetas de embarque, etc. En lo concerniente a vehículos motores, la exención comprende solamente a los autobuses utilizados para transportar pasajeros y equipaje entre la oficina de la ciudad y el aeropuerto.

5. Los productos mencionados en los párrafos del 1 al 4 de este Artículo, en tanto se hallen libres de la imposición de derechos u otros cargos, no estarán sujetos a ninguna prohibición económica a la importación, exportación y tránsito que hubiera sido aplicable de otro modo a menos que tal prohibición o restricción se aplique a todas las empresas aéreas incluyendo las empresas aéreas nacionales, con respecto a ciertos artículos mencionados en los párrafos del 1 al 4 de este Artículo.

ARTÍCULO 6

Capacidad

1. La capacidad total que deberán ofrecer las empresas aéreas designadas de las Partes Contratantes en los servicios convenidos será la acordada o aprobada por las Autoridades Aeronáuticas de las

Partes Contratantes antes del comienzo del servicio y posteriormente, en función de las exigencias del tráfico previstas.

2. Los servicios convenidos que deberán ofrecer las empresas aéreas designadas de las Partes Contratantes tendrán, como objetivo primordial, el suministro de capacidad adecuada según coeficientes de carga razonables, para satisfacer las necesidades del tráfico entre los territorios de las dos Partes Contratantes.

3. Cada Parte Contratante concederá justa e igual oportunidad a las empresas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes para explotar los servicios convenidos entre sus respectivos territorios, de forma que impere la igualdad y el beneficio mutuo.

4. Cada Parte Contratante tomará en consideración, al igual que la empresa aérea que designe, los intereses de la otra Parte Contratante y de su empresa aérea designada, a fin de no afectar indebidamente los servicios que esta última proporcione.

ARTICULO 7

Horarios

1. Los horarios serán sometidos a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes por lo menos treinta (30) días antes de la fecha propuesta para su introducción. En casos especiales este límite de tiempo podrá reducirse sujeto a la aprobación de dichas Autoridades.

2. Ningún horario entrará en vigor hasta tanto las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes lo hayan aprobado.

3. Los horarios establecidos para una temporada de acuerdo con las disposiciones de este Artículo, se mantendrán vigentes para las temporadas sucesivas hasta tanto se establezcan nuevos horarios.

+ Cualquier cambio en la frecuencia y horario del servicio a ser explotado por las empresas aéreas designadas de una Parte Contratante estará sujeto a la aprobación de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante.

ARTICULO 8

Estadísticas

Las Autoridades Aeronáuticas de una Parte Contratante suministrarán a las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante, a su solicitud, las estadísticas periódicas u otros datos, según sean razonables, requeridos para el propósito de revisar

la capacidad estipulada en los servicios convenidos por las empresas aéreas designadas de la primera Parte Contratante mencionada en este Artículo. Tales datos incluirán toda la información requerida para determinar la cantidad de tráfico transportado por cada empresa aérea en los servicios convenidos y el origen y destino de dicho tráfico.

ARTICULO 9

Tarifas

1. Las tarifas que las empresas aéreas designadas de una de las Partes Contratantes apliquen al transporte destinado al territorio de la otra Parte Contratante o procedente del mismo, se establecerán a niveles razonables, teniendo en cuenta todos los factores pertinentes, incluyendo el costo de explotación, un beneficio razonable, las características del servicio (tales como velocidad del avión y tipo de acomodación) y las tarifas de las otras empresas aéreas que explotan la misma ruta, parte de ella o rutas semejantes.

2. Las tarifas a que se refiere el párrafo 1 de este Artículo serán convenidas entre las empresas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes; siempre que sea posible, tal acuerdo se logrará a través de los procedimientos de determinación de tarifas de un organismo competente aceptado por las dos Partes Contratantes +, en lo posible, adoptando como primera opción el mecanismo multilateral de las Conferencias de Tráfico de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

3. Las tarifas de conformidad con las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de este Artículo serán sometidas a las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes, por lo menos treinta (30) días antes de la fecha propuesta para su introducción. Este plazo podrá reducirse con el consentimiento de dichas autoridades.

4. Si las Autoridades Aeronáuticas de una de las Partes Contratantes no aprobaran una tarifa, sometida a ella de conformidad con el párrafo 3 de este Artículo, deberá ponerlo en conocimiento de las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante por lo menos, quince (15) días antes de la fecha propuesta para su introducción. Tal tarifa no podrá aplicarse hacia o desde el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes hasta que no se haya logrado un acuerdo, o la Parte Contratante que impugnó tal tarifa haya retirado su desaprobación.

5. En ausencia de acuerdo de conformidad con lo establecido en el párrafo 2 de este Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se esforzarán en fijar la tarifa por entendimiento mutuo. Si las Autoridades Aeronáuticas

cas tampoco llegasen a acuerdo, se aplicarán las disposiciones establecidas en el Artículo 14

6. Una tarifa que haya sido aprobada de conformidad con las disposiciones de los párrafos precedentes de este Artículo continuará en vigor hasta que sea aprobada una nueva tarifa establecida de conformidad con esas mismas disposiciones.

ARTÍCULO 10

Seguridad de la aviación

1. De conformidad con los derechos y obligaciones que les impone el derecho internacional, las Partes Contratantes ratifican su obligación mutua de proteger la seguridad de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Sin limitar la generalidad de sus derechos y obligaciones en virtud del derecho internacional, las Partes Contratantes deberán, en particular, actuar de conformidad con las disposiciones de los acuerdos relevantes para la supresión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil.

2. Las Partes Contratantes se prestarán mutuamente toda la ayuda necesaria que soliciten para impedir actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y otros actos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos e instalaciones de navegación aérea, y cualquier otra amenaza contra la seguridad de la aviación civil.

3. Las Partes Contratantes actuarán, en sus relaciones mutuas, de conformidad con las disposiciones sobre seguridad de la aviación establecidas por la Organización de la Aviación Civil Internacional y designadas como anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en la medida en que esas disposiciones sobre seguridad sean aplicables a las Partes Contratantes; exigirán que los explotadores de aeronaves de su matrícula, o los explotadores que tengan la oficina principal o residencia permanente en su territorio, y los explotadores de aeropuertos situados en su territorio actúen de conformidad con dichas disposiciones sobre seguridad de la aviación.

4. Cada Parte Contratante conviene en que puede exigirse a dichos explotadores de aeronaves que observen las disposiciones sobre seguridad de la aviación que se mencionan en el párrafo 3 precedente, exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o permanencia en el territorio de esa otra Parte Contratante. Cada Parte Contratante se asegurará de que en su territorio se apliquen efectivamente medidas adecuadas para proteger a la aeronave e inspeccionar a los pasajeros, la tripulación, los efectos personales, el equipaje, la carga y los suministros de la aeronave antes y durante el embarque o la estiba. Cada una de las

Partes Contratantes estará también favorablemente predisposta a atender toda solicitud de la otra Parte Contratante de que adopte medidas especiales razonables de seguridad con el fin de afrontar una amenaza determinada.

5. Cuando se produzca un incidente o amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de tales aeronaves, sus pasajeros y tripulación, aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y otras medidas apropiadas destinadas a poner término, en forma rápida y segura, a dicho incidente o amenaza.

6. Si una Parte Contratante se aparta de las disposiciones de seguridad de aviación de este Artículo, las Autoridades Aeronáuticas de la otra Parte Contratante pueden solicitar consultas inmediatas con las Autoridades Aeronáuticas de esa Parte Contratante.

ARTÍCULO 11

Tránsito de tráfico directo

1. Los pasajeros, los equipajes, la carga y el correo en tránsito directo a través del territorio de cualquier Parte Contratante que no abandonen el área del aeropuerto reservada para tal propósito, estarán sujetos a un simple control, excepto lo referido a las medidas de seguridad contra la violencia y la piratería aérea.

2. El equipaje, la carga y el correo en tránsito directo estarán exentos de los derechos aduanales y de otros impuestos similares.

ARTÍCULO 12

Disposiciones financieras

1. Cada Parte Contratante concederá a la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante el derecho de transferir el exceso de ingresos sobre gastos obtenido en el territorio de la respectiva Parte Contratante. Sin embargo, esas remesas serán realizadas de conformidad con las regulaciones de intercambio extranjero de la Parte Contratante en el territorio donde se originó el ingreso. Dicha transferencia será efectuada, sin demora indebida, en moneda libremente convertible en base a la tasa oficial de intercambio o donde no exista tasa oficial de intercambio, en las tasas prevalecientes para los pagos corrientes en el mercado de intercambio extranjero.

2. Si una Parte Contratante impone restricciones a la transferencia del exceso de ingresos sobre gastos

de la empresa aérea designada de la otra Parte Contratante, la última tendrá derecho a imponer restricciones reciprocas a la empresa aérea designada de la primera Parte Contratante.

3. Las utilidades, los ingresos y los beneficios obtenidos por la Empresa aérea designada de una Parte Contratante estarán exentos de cualquier impuesto establecido por la otra Parte Contratante sobre utilidades, ingresos o beneficios.

ARTÍCULO 13

Consultas y modificaciones

1. En un espíritu de estrecha cooperación, las Autoridades Aeronáuticas de las Partes Contratantes se consultarán reciprocamente, de tiempo en tiempo, con vistas a asegurar la ejecución y el cumplimiento satisfactorio de las disposiciones de este Acuerdo y del Anexo adjunto al mismo y cuando sea necesaria su modificación.

2. Cualquiera de las Partes Contratantes puede solicitar una consulta, a través de conversaciones o por correspondencia, que tendrá lugar dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha de recibida la solicitud, a menos que ambas Partes Contratantes convengan en una prolongación de dicho período.

3. Si cualquiera de las Partes Contratantes considera deseable modificar cualquier disposición de este Acuerdo, podrá solicitar consultas de conformidad con este artículo; tal modificación, si fuere convenida por las Partes Contratantes, entrará en vigor cuando sea confirmada por un intercambio de Notas Diplomáticas.

⁴ Las modificaciones al anexo serán acordadas entre las Autoridades Competentes de las Partes Contratantes.

ARTÍCULO 14

Solución de controversias

1. Si surge alguna controversia relativa a la interpretación o la aplicación de este Acuerdo o su Anexo adjunto, las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes Contratantes se esforzarán, en primera instancia, por resolver la misma mediante negociación. Si las Autoridades Aeronáuticas no llegasen a un acuerdo, la controversia será remitida, a través de los canales diplomáticos usuales, para su decisión por las Partes Contratantes.

2. Si las Partes Contratantes no logran resolverlas mediante negociaciones, pueden acordar someter la controversia a la decisión de alguna persona o

entidad; si ellos no llegaran a un acuerdo, a solicitud de cualquier Parte Contratante, la controversia se someterá a la decisión de un tribunal de tres árbitros, uno designado por cada Parte Contratante y el tercero por los anteriores. Cada una de las Partes Contratantes nombrará un árbitro dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha en que reciba de la otra, por los canales diplomáticos, una comunicación solicitando el arbitraje de la controversia, debiendo nombrarse el tercer árbitro dentro de los sesenta (60) días posteriores. Si cualquiera de las Partes Contratantes no designa el árbitro en el período señalado o si el tercer árbitro no es nombrado dentro del período estipulado, cualquier Parte Contratante puede solicitar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional la designación de un árbitro o los árbitros que el caso requiera. En cualquier caso el tercer árbitro deberá ser un nacional de un tercer Estado y actuará como Presidente del órgano de arbitraje.

3. Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir cualquier decisión dictada de conformidad con el párrafo 2 de este Artículo.

4. Si cualquier Parte Contratante dilata el acatamiento de la decisión dictada de conformidad con el párrafo 2 de este Artículo, la otra Parte Contratante puede limitar, suspender o revocar cualquier derecho o privilegio concedido en virtud de este Acuerdo a la Parte Contratante que haya incumplido.

5. Cada Parte Contratante se hará cargo de los gastos y de la remuneración necesaria de su árbitro; los honorarios del tercer árbitro y los gastos necesarios de éste, así como los debidos a su actividad de arbitraje serán repartidos equitativamente entre las Partes Contratantes.

ARTÍCULO 15

Acuerdos multilaterales

Si un Acuerdo Multilateral, aceptado por ambas Partes, concerniente a cualquier aspecto amparado por este Acuerdo entra en vigor, este Acuerdo será modificado de conformidad con las disposiciones del Acuerdo Multilateral.

ARTÍCULO 16

Terminación

Cada Parte Contratante puede en cualquier momento dar aviso a la otra Parte Contratante de su decisión de terminar este Acuerdo; dicho aviso será comunicado simultáneamente a la Organización de Aviación Civil Internacional y al Secretario General

de las Naciones Unidas. En tal caso el Acuerdo se dará por terminado transcurridos doce (12) meses después de la fecha del recibo de aviso por la otra Parte Contratante, a menos que el aviso de denuncia sea retirado de común acuerdo antes de la expiración de este término. En ausencia de acuse de recibo de la otra Parte Contratante, el aviso se estimará como recibido a los catorce (14) días después de haber sido recibido por la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 17
Registro en la oaci

Este Acuerdo será registrado en la Organización de Aviación Civil Internacional y con el Secretario General de las Naciones Unidas.

ARTICULO 18
Entrada en vigor

Este Acuerdo entrará en vigor el primer día del segundo mes siguiente a la fecha en que las dos Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente, mediante Notas Diplomáticas, que los requisitos para su entrada en vigor han sido cumplimentados conforme a los respectivos procedimientos constitucionales.

En FE DE LO CUAL los plenipotenciarios abajo firmantes, debidamente autorizados por sus Gobiernos respectivos, han firmado este Acuerdo.

DADO en duplicado en Viena el día 11 del mes de febrero de mil novecientos noventa y dos, en los idiomas alemán, español, e inglés. En caso de controversia prevalecerá la versión en inglés.

Por el Gobierno
de Federal de Austria:

EHRLICH-ADAM

Por el Gobierno
de la República de Cuba:

ROSALES ARIAS

ANEXO

- A Las empresas aéreas designadas por el Gobierno Federal de Austria serán autorizadas a explotar servicios aéreos regulares, en ambas direcciones, en las rutas especificadas a continuación:

Puntos de salida: Puntos de llegada:

Puntos en Austria	Habana
-------------------	--------

- B Las empresas aéreas designadas por el Gobierno de Cuba serán autorizadas a explotar servicios aéreos regulares, en ambas direcciones, en las rutas especificadas a continuación:

Puntos de salida: Puntos de llegada:

Puntos en Cuba	Viena
----------------	-------

- C. Cualquier punto intermedio y punto más allá pueden ser servidos por las empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante sin ejercer derechos de tráfico de Quinta Libertad.
El ejercicio eventual de derechos de tráfico de Quinta Libertad será acordado por las Autoridades Aeronáuticas de las dos Partes Contratantes.
-

AGREEMENT¹ BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CUBA FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Austrian Federal Government and the Government of the Republic of Cuba, hereinafter called 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 develop and strengthen their reciprocal 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 I

Definitions

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

- (a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of this Convention and any amendment to the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, in so far as such Annexes and modifications are adopted by both Contracting Parties;
- (b) the term "aeronautical authorities" means in the case of the Republic of Austria, the Federal Minister for Public Economy and Transport, and in the case of the Republic of Cuba, the President of the Institute of Civil Aeronautics of Cuba, or in both cases any other person or agency authorised to perform the function exercised by the said authorities;
- (c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;

- (d) the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, but excluding remunerations and conditions for the carriage of mail;
- (e) the term "capacity" means:
 - in relation to an aircraft, the commercial payload of that aircraft available on a route or section of a route;
 - 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 term "territory" in relation to either Contracting Party means the land areas and the territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of the said Contracting Parties, and
- (g) the terms "airline", "air service", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

2. To the extent applicable to the air service established under this Agreement, the provisions of the Convention shall remain in force in their present form between the Contracting Parties for the duration of this Agreement as if incorporated herein, unless both Contracting Parties ratify any amendment to the Convention which shall have come into force, in which case the Convention as amended shall remain in force as aforesaid.

3. The Annex to this Agreement shall form an integral part thereof and all references to the "Agreement" shall be deemed to include a reference to the Annex, except where otherwise provided.

¹ Came into force on 1 September 1992, i.e., the first day of the second month following the date on which the Contracting Parties had notified each other in an exchange of diplomatic notes (on 18 February and 23 July 1992) of the completion of their respective constitutional procedures, in accordance with article 18.

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

ARTICLE 2

Traffic Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing international air services on the routes specified in the appropriate Section or the Annex to this Agreement (hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively). The airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, and subject to the relevant provisions of this Agreement, the following rights:

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

2. Nothing in this Agreement or in its Annex shall be deemed to confer on the Airline designated of one Contracting Party, the right to embark, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail for their transportation between points in the territory of the other Contracting Party for remuneration or hire.

ARTICLE 3

Designation of Airlines and Operating Authorizations

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party up to two airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

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

3. Each Contracting Party shall have the right, by written notification to the other Contracting Party, to withdraw the designation of any such airlines and to designate others.

4. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airlines designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill 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.

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

6. When an airline has been designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services for which it has been designated, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 9 of this Agreement is in force in respect of those services; and provided further that the frequency and scheduling of the services to be operated by such airline have been approved by the aeronautical authorities of the Contracting Party which has granted the operating authorization.

7. 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.

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 4

Revocation, Suspension and Imposition of Conditions

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

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

3. Unless immediate revocation, suspension or modification of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party. In such a case consultations shall take place in accordance with Article 13.

ARTICLE 5

Exemption from Customs and other Duties

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

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

- (a) aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of said Contracting Party, and for use on board the aircraft engaged on a specified route of the other Contracting Party;
- (b) spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on a specified route by the designated airline of the other Contracting Party;
- (c) fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on a specified route by the designated airlines of the other Contracting Party, even if these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

Materials referred to in sub-paragraphs a), b) and c) above may be required to be kept under customs supervision or control.

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

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

- (a) goods to be used for the establishment, equipment and operation of an office, e.g. all kinds of building material, furniture, typewriters, etc.;
- (b) all types of telecommunication equipment as teletype-apparatus and walkie talkies or other wireless equipment for use within the airport;
- (c) airline computer systems for reservation and operational purposes, various official documents bearing the emblem of the airline such as luggage tags, air tickets, airway bills, timetables, boarding cards etc. As far as motor vehicles are concerned, the exemption covers only bustype cars used for transfer of passengers and luggage between the city office and the airport.

5. In so far as no duties or other charges are imposed on goods mentioned in paragraph 1 to 4 of this Article, such goods shall not be subject to any economic prohibitions or restrictions on importation, exportation and transit that may otherwise be applicable unless such prohibition or restriction applies to all airlines including the national airlines in respect of certain items mentioned in paragraphs 1 to 4 of this Article.

ARTICLE 6

Capacity

1. The total capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Parties shall be agreed between, or approved by, the aeronautical authorities of the Contracting Parties before the commencement of the operations, and thereafter according to anticipated traffic requirements.

2. The agreed services to be operated by the designated airlines of the Contracting Parties shall have as their primary objective the provision at reasonable load factors of capacity adequate to meet the traffic requirements between the territories of the two Contracting Parties.

3. Each Contracting Party shall allow fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services between their respective territories so as to achieve equality and mutual benefit.

4. Each Contracting Party and its designated airlines shall take into consideration the interest of the other Contracting Party and its designated airlines so as not to affect unduly the services which the latter provide.

ARTICLE 7 Schedules

1. The schedules 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.

2. No schedules shall come into force, unless the aeronautical authorities of the Contracting Parties have approved of them.

3. 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.

4. Any change in the frequency and scheduling of service to be operated by the designated airlines of one Contracting Party shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

ARTICLE 8 Provision of Statistics

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by each airline on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

ARTICLE 9 Tariffs

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of a 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, characteristics of service (such as speed of aircraft and type of

accommodation) and the tariffs of the other airlines that operate the same route, part of it or similar routes.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall be agreed between the designated airlines of both Contracting Parties; whenever possible, such agreement shall be reached through the rate-fixing machinery of a competent organisation accepted by both Contracting Parties and, if possible, adopting as first choice the multilateral mechanism of the International Air Transport Association (IATA) Traffic Conferences.

3. The tariffs agreed in accordance with the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article shall be submitted to the aeronautical authorities of the Contracting Parties, at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction. This time limit may be reduced subject to the agreement of the said authorities.

4. If the aeronautical authorities of one Contracting Party do not approve a tariff submitted in conformity with paragraph 3 of this Article, they shall give notice to the aeronautical authorities of the other Contracting Party fifteen (15) days, at least, before the date proposed for its introduction. Such tariff shall not be applied to or from the territory of any of the Contracting Parties until an agreement is reached, or the Contracting Party that disagreed with the tariff has withdrawn its disapproval.

5. If there is no agreement according to what is established in paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of both Contracting Parties will endeavour to determine the tariff by mutual agreement. If the aeronautical authorities could not reach agreement either, the provisions prescribed in Article 14 will be applicable.

6. A tariff that has been approved in conformity with the dispositions of the foregoing paragraphs in this Article, will remain applicable until a new tariff has been approved, determined in accordance with the same provisions.

ARTICLE 10 Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall, in particular, act in conformity with the provisions of agreements

relevant to the suppression of unlawful acts against the safety of Civil Aviation.

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

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, 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 to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft 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.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

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

ARTICLE 11

Direct Transit Traffic

1. 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, be subject to no more than a simplified control.

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

ARTICLE 12

Financial Provisions

1. Each Contracting Party shall grant to the designated airlines of the other Contracting Party, the right of transfer of the excess of receipts over expenditure earned in the territory of the respective Contracting Party. Such remittances, however, shall be made in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued. Such transfer shall be effected without undue delay in a freely convertible currency on the basis of official exchange rates or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payment.

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

3. The revenues, income and benefits achieved by the designated airlines of a Contracting Party shall be exempt of any tax established by the other Contracting Party on revenue, income or benefits.

ARTICLE 13

Consultations and Modifications

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement and the Schedule annexed thereto and shall consult when necessary to provide for modification thereof.

2. Either Contracting Party may request consultations, which may be through discussion or by correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

3. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provisions of this Agreement, it may request consultations in accordance with this Article; such modification, if agreed

between the Contracting Parties shall come into effect when confirmed by an exchange of Diplomatic Notes.

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

ARTICLE 14

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises, which relates to the interpretation or application of this Agreement or Schedule annexed thereto, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall, in the first place, endeavour to settle it by negotiation. If the aeronautical authorities fail to reach a settlement, the dispute shall be referred, through the usual diplomatic channels, to the Contracting Parties for their decision.

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

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

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

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

ARTICLE 15

Multilateral Agreements

If a multilateral agreement, accepted by both parties, concerning any matter covered by this Agreement, enters into force, this Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of the multilateral agreement.

ARTICLE 16

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization and to the Secretary General 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. In the absence of acknowledgement of the receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 17

Registration

This Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organization and the Secretary General of the United Nations.

ARTICLE 18
Entry into force

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

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

DONE in duplicate at Vienna this 11th day of February 1992 in the German, Spanish and English languages. In case of dispute the English version shall prevail.

For the Austrian Federal Government:

EHRLICH-ADAM

For the Government
of the Republic of Cuba:

ROSALES ARIAS

ANNEX

A. The airlines 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	Havana

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

Points of departure:	Points of arrival:
Points in Cuba	Vienna

C. Any intermediate points and points beyond may be served by the designated airlines of each Contracting Party without exercising Fifth Freedom traffic rights.
The eventual exercise of Fifth Freedom traffic rights may be agreed upon by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

**ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL AUTRICHIEN
ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CUBA
RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRI-
TOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ**

Le Gouvernement fédéral autrichien et le Gouvernement de la République de Cuba, 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 et de renforcer 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 et sauf si le contexte appelle une autre interprétation :

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 la République de Cuba, du Président de l'Institut de l'aéronautique civile de Cuba ou encore, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilité à exercer les 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 et de marchandises et des conditions d'application de ces prix, mais à l'exclusion de la rémunération des conditions du transport du courrier;

e) Le terme « capacité » s'entend :

— Appliqué à un aéronef, de la charge commerciale utile dont cet aéronef dispose sur une route ou un tronçon de route;

¹ Entré en vigueur le 1^{er} septembre 1992, soit le premier jour du deuxième mois ayant suivi la date à laquelle les Parties contractantes s'étaient notifiés mutuellement par échange de notes diplomatiques (les 18 février et 23 juillet 1992) l'accomplissement de leurs procédures constitutionnelles respectives, conformément à l'article 18.

² Nations Unies, *Recueil des Traité*, 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.

— 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) Le terme « territoire » désigne, pour chaque Partie contractante, les régions et les eaux territoriales y adjacentes sous la souveraineté de cette Partie;

g) Les expressions « entreprise de transport aérien », « service aérien », « service aérien international » et « escale non commerciale » ont le sens que leur attribue l’Article 96 de la Convention.

2. Dans la mesure applicable aux services aériens établis aux termes du présent Accord, les dispositions de la Convention demeurent en vigueur dans leur forme actuelle entre les Parties contractantes pendant la durée du présent Accord comme si elles en faisaient partie intégrante, à moins que les Parties contractantes n'aient toutes deux ratifié un amendement apporté à la Convention qui serait entré en vigueur; en pareil cas, la Convention telle qu'amendée demeure en vigueur comme indiqué ci-dessus.

3. 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. DROITS DE TRAFIC

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l’autre Partie contractante les droits visés dans le présent Accord aux fins de l’établissement de services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans la section pertinente de l’Annexe au présent Accord (ci-après dénommés « les services convenus » et « les routes spécifiées » respectivement). Les entreprises désignées par chaque Partie contractante jouissent, à l’occasion de l’exploitation des services convenus sur les routes spécifiées et sous réserve des dispositions applicables du présent Accord, des droits suivants :

- a)* Survol sans escale du territoire de l’autre Partie contractante;
- b)* Escalades non commerciales sur ledit territoire;
- c)* Escalades sur ledit territoire en des points spécifiés à l’Annexe pour la route concernée aux fins d’y embarquer ou d’y débarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier.

2. Aucune disposition du présent Accord ne sera réputée conférer à l’entreprise désignée de l’une des Parties contractantes le droit d’embarquer, sur le territoire de l’autre Partie contractante, des passagers, des marchandises et du courrier pour les transporter, contre rémunération ou en exécution d’un contrat de louage, entre des points situés sur le territoire de l’autre Partie contractante.

Article 3. DÉSIGNATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN ET AUTORISATION D’EXPLOITATION

1. Chacune des Parties contractantes aura le droit de désigner par écrit à l’autre Partie contractante une ou deux entreprises de transport aérien aux fins d’exploitation des services convenus sur les routes spécifiées.

2. Au reçu de ces désignations, les autorités aéronautiques de l’autre Partie contractante accordent sans retard à l’entreprise ou aux entreprises désignées les

autorisations d'exploitation nécessaires, sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5 du présent Article.

3. Chaque Partie contractante peut, par notification écrite adressée à l'autre Partie, annuler la désignation de ces entreprises de transport aérien et en désigner d'autres.

4. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie qu'elles démontrent qu'elles sont en mesure de se conformer aux lois et aux prescriptions qu'elles appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services de transport aérien internationaux conformément aux dispositions de la Convention.

5. Chacune des Parties contractantes peut refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent Article, ou imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice par les entreprises désignées des droits visés à l'Article 2 du présent Accord lorsqu'elle n'a pas la preuve que la propriété desdites entreprises ainsi que leur contrôle effectif sont détenus par la Partie contractante qui les a désignées ou par ses ressortissants.

6. Lorsqu'elle a été désignée et autorisée, l'entreprise peut entreprendre à n'importe quel moment l'exploitation des services convenus pour lesquels elle a été désignée sous réserve que le tarif établi conformément aux dispositions de l'Article 9 du présent Accord soit entré en vigueur en ce qui concerne lesdits services et à condition que la fréquence et les horaires des services à exploiter par ladite entreprise aient été approuvés par les autorités aéronautiques de la Partie contractante qui a délivré l'autorisation d'exploitation.

7. Sous réserve de la législation et de la réglementation de l'autre Partie contractante, les entreprises de transport aérien de chacune des Parties contractantes jouissent des mêmes possibilités de recrutement du personnel technique et commercial nécessaire à l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées et au fonctionnement de bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante.

En outre, les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes ont les mêmes possibilités en ce qui concerne l'émission de documents de toute nature relatifs au transport et à la promotion de leurs services sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 4. RÉVOCATION, SUSPENSION ET IMPOSITION DE CONDITIONS À L'EXPLOITATION

1. 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 entreprise désignée 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 en question ne se conforme 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'une autre manière à exploiter les services conformément aux conditions prescrites au présent Accord ou à son Annexe, ou

c) Dans tous les cas où elle n'est pas convaincue que l'autre Partie ou ses ressortissants soient majoritairement propriétaires et détenteurs du contrôle effectif de l'entreprise que cette dernière Partie a désignée.

2. Sauf s'il est nécessaire de prendre immédiatement les mesures d'annulation ou de suspension ou d'imposer les conditions mentionnées au paragraphe 1 du présent Article afin de prévenir les infractions aux lois ou règlements, ce droit ne sera exercé qu'après avoir procédé à des consultations avec l'autre Partie contractante conformément à l'Article 13.

Article 5. EXEMPTION DES DROITS DE DOUANE ET AUTRES DROITS

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

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

a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie contractante, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie, et destinées à la consommation à bord de l'aéronef de l'autre Partie affecté à un itinéraire spécifié;

b) Les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs exploités par la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie sur un itinéraire spécifié;

c) Les carburants et lubrifiants servant de réserve aux aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie sur un itinéraire spécifié, même s'ils sont utilisés au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués.

Il pourra être exigé que les articles visés aux alinéas *a*, *b* et *c* ci-dessus soient gardés sous la surveillance ou le contrôle de la douane.

3. L'équipement de bord habituel ainsi que le matériel et les approvisionnements placés à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de celle-ci. Ils pourront à chaque fois 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.

4. Seront également exonérés de tous droits de douane et/ou de taxes sur une base de réciprocité les articles et les biens suivants importés dans le territoire de l'une ou de l'autre Partie contractante pour l'usage exclusif de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante :

a) Les biens ou marchandises nécessaires à l'installation, à l'équipement et au fonctionnement d'un bureau, c'est-à-dire matériel de construction, ameublement, machines à écrire, etc.;

b) Equipement de télécommunications de toute nature tel que télécritteurs, talkies-walkies ou autres appareils sans fil pour leur utilisation à l'intérieur de l'aéroport;

c) Matériel informatique destiné aux réservations et à des fins opérationnelles, divers documents officiels portant la marque de l'entreprise tels qu'étiquettes pour bagages, billets, récépissés, horaires, cartes d'embarquement, etc. En ce qui concerne les véhicules à moteur, seuls seront exonérés les véhicules du type autocar utilisés pour le transport des passagers et leurs bagages entre le bureau en ville et l'aéroport.

5. Dans la mesure où aucun autre droit ou taxe ne frappe les biens visés aux paragraphes 1 à 4 du présent Article, lesdits biens ne sont soumis à aucune prohibition ou restriction d'ordre économique qui pourrait par ailleurs s'appliquer en ce qui concerne leur importation, exportation ou transit, sauf si la prohibition ou la restriction s'applique à toutes les entreprises de transport aérien, y compris les entreprises nationales, en ce qui touche certains articles visés aux paragraphes 1 à 4 du présent Article.

Article 6. CAPACITÉ

1. La capacité totale à assurer sur les services convenus par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes sera déterminée par les autorités aéronautiques des Parties contractantes ou approuvée conjointement par elles avant le début de l'exploitation et, par la suite, sur la base des besoins prévus du trafic.

2. Le principal objectif des services convenus exploités par les entreprises désignées des Parties contractantes consiste à assurer, à un coefficient de charge raisonnable, une capacité suffisante pour satisfaire les besoins du trafic entre les territoires respectifs des Parties contractantes.

3. Chacune des Parties contractantes veille à assurer des possibilités justes et équitables aux entreprises désignées des deux Parties contractantes pour leur permettre d'exploiter les services convenus entre leurs territoires respectifs dans des conditions d'égalité et d'avantages mutuels.

4. Chacune des Parties contractantes et ses entreprises désignées tient compte des intérêts de l'autre Partie contractante et de ses entreprises désignées de manière à ne causer aucun préjudice aux services exploités par ces dernières.

Article 7. HORAIRES ET FRÉQUENCE

1. Les horaires sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes trente (30) jours au moins avant la date prévue pour leur application. Dans des cas spéciaux, ce délai peut être réduit avec le consentement desdites autorités.

2. Aucun horaire ne peut entrer en vigueur sans avoir été approuvé par les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

3. Les horaires établis pour une saison de l'année conformément aux dispositions du présent Article demeurent en vigueur pour les saisons correspondantes jusqu'à ce que de nouveaux horaires aient été établis conformément aux dispositions du présent Article.

4. Toute modification apportée à la fréquence et à la planification des services qui seront exploités par les entreprises de transport aérien de l'une des Parties contractantes est soumise à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 8. COMMUNICATION DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur leur demande, les relevés statistiques ou autres qui peuvent être raisonnablement réclamés pour vérifier la capacité offerte sur les services convenus par les entreprises désignées de la première Partie contractante. Ces relevés contiennent tous les renseignements nécessaires pour déterminer le volume du trafic acheminé par ladite entreprise sur les services convenus, ainsi que l'origine et la destination dudit trafic.

Article 9. TARIFS

1. Les tarifs pratiqués par les entreprises de l'une des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont fixés à un niveau raisonnable qui tient compte de tous les facteurs pertinents, y compris les charges d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service (telles que la vitesse de l'aéronef et la qualité des prestations) et les tarifs appliqués par les autres entreprises de transport aérien qui exploitent le même itinéraire, une portion de celui-ci ou des itinéraires similaires.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent Article sont fixés d'un commun accord entre les entreprises désignées des Parties contractantes. Dans toute la mesure du possible, l'accord se fait par recours au mécanisme de fixation des taux d'une organisation compétente reconnue par les deux Parties contractantes et, à défaut, par l'adoption en premier lieu du mécanisme multilatéral de la Conférence sur les tarifs de l'Association du transport aérien international (IATA).

3. Les tarifs convenus conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent Article sont soumis aux autorités aéronautiques des Parties contractantes au moins 30 jours avant la date projetée de leur mise en vigueur. Ce délai peut être réduit avec le consentement desdites autorités.

4. Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes ne sont pas en mesure de donner leur consentement à un tarif proposé conformément au paragraphe 3 du présent Article, elles en informeront les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante quinze (15) jours au moins avant la date projetée de leur mise en vigueur. En pareil cas, le tarif ne s'applique pas aux services à destination ou en provenance du territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes tant qu'un accord n'est pas intervenu ou que la Partie contractante concernée n'ait retiré son objection.

5. Si un accord ne peut être dégagé conformément au paragraphe 2 du présent Article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent de fixer le tarif par accord mutuel. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'accorder, les dispositions de l'Article 14 s'appliquent.

6. Un tarif approuvé conformément aux dispositions des paragraphes ci-avant du présent Article demeure en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été approuvé conformément aux mêmes dispositions.

Article 10. SÉCURITÉ DE L'AVIATION

1. Conformément aux droits et obligations qui sont les leurs en vertu du droit des gens, les Parties contractantes réaffirment leurs obligations réciproques de protéger la sécurité de l'aviation civile contre des actes d'intervention illégale. Sans restreindre la portée générale de leurs droits et obligations en vertu du droit des gens, les Parties contractantes s'engagent en particulier à agir conformément aux dispositions des accords relatifs à la suppression des actes illégaux à l'encontre de la sécurité de l'Aviation civile.

2. Les Parties contractantes se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'aide 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 à la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans le cadre de leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent dans les annexes de la Convention relative à l'aviation civile internationale dans la mesure où ces dispositions relatives à la sécurité s'appliquent aux deux Parties contractantes; elles exigeront que les exploitants d'aéronefs de leur nationalité ou les exploitants dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur leur territoire et les exploitants des aéroports situés sur leur territoire agissent conformément à ces dispositions relatives à la sécurité de l'aviation.

4. Les Parties contractantes conviennent de la possibilité de contraindre ces exploitants d'aéronefs de se conformer aux règles de sécurité du paragraphe 3 ci-dessus en matière de navigation aérienne imposées par l'autre Partie contractante en ce qui concerne l'entrée, la sortie et le séjour sur le territoire de celle-ci. Les Parties contractantes s'assurent que, sur leur territoire, les mesures appropriées sont effectivement prises en vue de protéger l'aéronef et de contrôler ses passagers, ses membres d'équipage, les objets qu'ils transportent, les bagages, le fret et les provisions de bord, tant avant que pendant l'embarquement. En outre, les Parties contractantes sont tenues d'examiner dans un esprit favorable toute demande de l'autre Partie contractante visant la prise de mesures exceptionnelles appropriées de protection contre une menace précise.

5. Lorsque se produit un incident ou que plane la menace d'un incident ou d'une capture illicite d'un aéronef civil ou de tous autres actes illicites à l'encontre de la sécurité dudit aéronef, de ses passagers et de son équipage, de l'aéroport ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées visant à mettre rapidement et sûrement fin audit incident ou à ladite menace.

6. Au cas où une Partie contractante devait s'écartier des dispositions du présent Article relatives à la sécurité de l'aviation, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante pourront réclamer des consultations immédiates aux autorités aéronautiques de l'autre Partie.

Article 11. TRAFIC EN TRANSIT DIRECT

1. Sauf en ce qui concerne les mesures de sécurité propres à lutter contre la violence et le détournement d'avions, les passagers, les bagages, les marchandises et

le courrier qui sont en transit direct à travers le territoire de l'une ou de l'autre des Parties contractantes et qui ne quittent pas le secteur de l'aéroport qui leur est destiné ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié.

2. Les bagages, les marchandises et le courrier en transit direct seront exemptés des droits de douane et autres taxes similaires conformément à la réglementation de chaque Partie contractante.

Article 12. DISPOSITIONS FINANCIÈRES

1. Chacune des Parties contractantes accorde aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante le droit de transférer l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé sur son territoire. Toutefois, ces transferts sont effectués conformément aux dispositions en matière de devises de la Partie contractante sur le territoire de laquelle cet excédent a été dégagé. Lesdits transferts sont effectués sans retard en devises convertibles aux taux de change officiels ou, à défaut de tels taux, aux taux de change en vigueur applicables aux paiements courants.

2. Au cas où l'une des Parties contractantes devait imposer des restrictions au transfert des excédents de recettes sur les dépenses des entreprises désignées de l'autre Partie contractante, celle-ci aura le droit d'imposer des restrictions réciproques aux entreprises désignées de la première Partie contractante.

3. Les recettes, revenus et profits réalisés par les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes sont exemptés de tous impôts établis par l'autre Partie contractante sur les recettes, revenus et profits.

Article 13. CONSULTATIONS ET MODIFICATIONS

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre, dans un esprit d'étroite collaboration, pour assurer l'application du présent Accord et de son annexe ainsi que le respect de leurs dispositions et elles se concertent, si nécessaire, en vue d'apporter des modifications auxdites dispositions.

2. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut réclamer des consultations qui peuvent avoir lieu oralement ou par correspondance. De telles consultations débutent dans un délai de soixante (60) jours suivant la date de réception d'une demande à cet effet, à moins que les Parties contractantes conviennent de prolonger cette période.

3. Au cas où l'une ou l'autre des Parties devait souhaiter modifier toute disposition du présent Accord, elle peut réclamer des consultations conformément au présent Article. En cas d'accord entre les Parties contractantes, les modifications entrent en vigueur lorsqu'elles ont été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

4. Les modifications apportées à l'annexe sont approuvées par les autorités compétentes des Parties contractantes.

Article 14. RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. En cas de différend concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord ou du Tableau y annexé, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent tout d'abord de le régler par voie de négociation. Si les autorités

aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre, le différend est soumis à la décision des Parties contractantes par les voies diplomatiques normales.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent convenir de demander à une personne ou à un organisme de trancher le différend; ou, si elles ne sont pas d'accord, le différend pourra, à la demande de l'une d'elles, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un, et le troisième étant désigné d'un commun accord par les deux premiers arbitres choisis. Chaque Partie contractante désignera un arbitre dans les soixante (60) jours qui suivront. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son arbitre dans le délai indiqué, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai indiqué, l'une ou l'autre des Parties contractantes pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres. Dans tous les cas, le troisième arbitre sera un 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 toute décision rendue conformément au paragraphe 2 du présent Article, l'autre Partie contractante pourra limiter, suspendre ou annuler tous les droits ou priviléges 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 15. ACCORDS MULTILATÉRAUX

Si un Accord multilatéral, accepté par les deux Parties, concernant toute question visée au présent Accord, devait entrer en vigueur, le présent Accord serait modifié de manière à le rendre conforme aux dispositions de l'accord multilatéral.

Article 16. DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre sa décision de mettre fin au présent Accord; cette notification doit être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale et au Secrétaire général 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 la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Faute d'accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification sera considérée comme reçue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 17. ENREGISTREMENT

Le présent Accord sera enregistré auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale et du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 18. ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les Parties contractantes se seront notifiées mutuellement par échange de notes diplomatiques que leurs formalités constitutionnelles respectives pour l'entrée en vigueur de l'Accord ont été accomplies.

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

FAIT en double exemplaire à Vienne le 11 février 1992, en langues allemande, espagnole et anglaise. En cas de différend, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement fédéral d'Autriche :

EHRLICH-ADAM

Pour le Gouvernement
de la République de Cuba :

ROSALES ARIAS

ANNEXE

A. Les entreprises désignées par le Gouvernement fédéral d'Autriche ont le droit d'exploiter des services aériens réguliers dans les deux sens sur les routes suivantes :

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

B. Les entreprises désignées par la République de Cuba ont le droit d'exploiter des services aériens réguliers dans les deux sens sur les routes suivantes :

<i>Points de départ</i>	<i>Points d'arrivée</i>
Points à Cuba	Vienne

C. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes peuvent desservir des points intermédiaires et des points au-delà sans y exercer de droits de trafic de cinquième liberté.

L'exercice éventuel de droits de cinquième liberté pourra faire l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.
