

No. 31583

**AUSTRIA
and
UKRAINE**

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Vienna on
15 June 1994**

Authentic texts: German, Ukrainian and English.

Registered by Austria on 7 February 1995.

**AUTRICHE
et
UKRAINE**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à
Vienne le 15 juin 1994**

Textes authentiques : allemand, ukrainien et anglais.

Enregistré par l'Autriche le 7 février 1995.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

LUFTVERKEHRSABKOMMEN ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG UND DER REGIERUNG DER UKRAINE

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung der Ukraine,

In der Folge in diesem Abkommen die Vertragsparteien genannt,

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

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

Haben folgendes vereinbart:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

Für die Anwendung dieses Abkommens, sofern sich im Zusammenhang nichts anderes ergibt:

- a) bedeutet der Ausdruck „Vertragspartei“ die Österreichische Bundesregierung auf der einen Seite und die Regierung der Ukraine auf der anderen Seite;
- b) bedeutet der Ausdruck „die Konvention“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt und schließt jeden gemäß Artikel 90 dieser Konvention angenommenen Anhang sowie Änderungen des Anhangs oder der Konvention gemäß deren Artikel 90 und 94 ein, sofern diese für beide Vertragsparteien in Kraft getreten sind;
- c) bedeutet der Ausdruck „Luftfahrtbehörden“ im Falle der Österreichischen Bundesregierung den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, und im Falle der Regierung der Ukraine die staatliche Luftverkehrsverwaltung im Auftrag des Verkehrsministeriums, oder jede andere Behörde, die zur Wahrnehmung der gegenwärtig von den vorgenannten Behörden ausgeübten Funktionen gesetzlich befugt ist;
- d) bedeutet der Ausdruck „Hoheitsgebiet“ in bezug auf einen Staat die Landgebiete und angrenzenden Küstengewässer, die der Souveränität dieses Staates unterstehen;
- e) bedeutet der Ausdruck „Fluglinie“ jede im Linienverkehr betriebene Luftverkehrsverbindung mit Luftfahrzeugen zum Zwecke der öffentlichen Beförderung von Fluggästen, Post oder Fracht;
- f) bedeutet der Ausdruck „internationale Fluglinie“ eine Fluglinie, die den Luftraum von mehr als einem Staat durchquert;
- g) bedeutet der Ausdruck „Fluglinienunternehmen“ jedes Luftverkehrsunternehmen, das eine internationale Fluglinie anbietet oder betreibt;
- h) bedeutet der Ausdruck „namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen“ ein Fluglinienunternehmen, das gemäß Artikel 3 des vorliegenden Abkommens namhaft gemacht und zugelassen wurde;
- i) bedeutet der Ausdruck „nichtgewerbliche Landung“ eine Landung zu jedem anderen Zweck als zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Fracht oder Post;
- j) bedeutet der Ausdruck „Beförderungskapazität“:
 - 1) in bezug auf ein Luftfahrzeug die diesem auf einer Flugstrecke oder einem Flugstreckenabschnitt zur Verfügung stehende Nutzlast;
 - 2) in bezug auf eine festgelegte Fluglinie die Beförderungskapazität des auf dieser Fluglinie eingesetzten Luftfahrzeuges, multipliziert mit der von diesem Luftfahrzeug innerhalb eines gegebenen Zeitraumes auf einer Flugstrecke oder einem Flugstreckenabschnitt betriebenen Frequenz

Artikel 2

Verkehrsrechte

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

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

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

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

Artikel 3

Erforderliche Bewilligungen

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

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

3. Jede Vertragspartei hat das Recht, durch schriftliche Benachrichtigung der anderen Vertragspartei die Namhaftmachung eines solchen Fluglinienunternehmens zurückzuziehen und ein anderes namhaft zu machen.

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

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

6. Ist ein Fluglinienunternehmen auf diese Weise namhaft gemacht und ihm die Bewilligung erteilt worden, so kann es jederzeit den Betrieb der vereinbarten Fluglinien aufnehmen, vorausgesetzt, daß ein gemäß den Bestimmungen des Artikels 11 des vorliegenden Abkommens erstellter Tarif in Kraft ist und eine Vereinbarung gemäß den Bestimmungen des Artikels 5 des vorliegenden Abkommens in bezug auf diese Fluglinie getroffen wurde.

Artikel 4

Aussetzung und Widerruf

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

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

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

Artikel 5

Kapazitätsvorschriften

Die zum Betrieb der vereinbarten planmäßigen Fluglinien bereitgestellte Kapazität unterliegt den folgenden Bedingungen:

1. Dem oder den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen beider Vertragsparteien ist in gerechter und gleicher Weise Gelegenheit zum Betrieb der vereinbarten Fluglinien auf den festgelegten Flugstrecken zu geben.

2. Beim Betrieb der vereinbarten Fluglinien hat bzw. haben das bzw. die Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei die Interessen des (der) Fluglinienunternehmen(s) der anderen Vertragspartei zu berücksichtigen, um nicht die von letzteren auf der gesamten oder einem Teil derselben Flugstrecke betriebenen Fluglinien ungebührlich zu beeinträchtigen.

3. Die vereinbarten Fluglinien, die von den, von den Vertragsparteien namhaft gemachten Fluglinienunternehmen betrieben werden, haben in enger Beziehung zur Verkehrsnachfrage der Öffentlichkeit auf den festgelegten Flugstrecken zu stehen; vorrangiges Ziel der vereinbarten Fluglinien ist die Bereitstellung einer Kapazität, um die bestehende und vernünftigerweise voraussehbare Nachfrage für die Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post zwischen dem Hoheitsgebiet der das bzw. die Fluglinienunternehmen namhaft machenden Vertragspartei und dem Land des Endziels des Verkehrs zu decken.

4. Das Beförderungsangebot für Fluggäste, Fracht und Post, die an Punkten auf den festgelegten Flugstrecken im Hoheitsgebiet anderer Staaten als desjenigen, der das bzw. die Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat, aufgenommen oder abgesetzt werden, hat im Einklang mit dem allgemeinen Grundsatz zu erfolgen, daß die Beförderungskapazität entsprechen soll

- a) der Verkehrsnachfrage zwischen dem Ursprungsland und den Bestimmungsländern;
- b) der Verkehrsnachfrage in dem Gebiet, welches das bzw. die Fluglinienunternehmen durchquert/ durchqueren, wobei lokale und regionale Verkehrslinien, die von den Fluglinienunternehmen der Staaten, die dieses Gebiet umfassen, eingerichtet wurden, zu berücksichtigen sind, und
- c) der Betriebsnotwendigkeit des Durchgangsverkehrs.

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

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

Artikel 6

Anerkennung von Zeugnissen und Ausweisen

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

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

Artikel 7

Befreiung von Zöllen und anderen Abgaben

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

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

- a) Bordvorräte, die im Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien an Bord genommen wurden, innerhalb der von den Behörden dieser Vertragspartei festgesetzten Grenzen, 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 bzw. den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei auf einer festgelegten Flugstrecke eingesetzt werden;
- c) Treib- und Schmierstoffe, die zur Versorgung von Luftfahrzeugen bestimmt sind, die von dem bzw. 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 verbleiben.

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

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

- a) Waren, die für die Einrichtung, Ausstattung und den Betrieb eines Büros verwendet werden sollen, das heißt alle Arten von Baumaterial, Mobiliar, Schreibmaschinen usw.;

- b) alle Arten von Fernmeldegeräten wie Fernschreiber und tragbare Funksprechgeräte oder sonstige drahtlose Ausrüstung zur Verwendung innerhalb des Flughafens;
- c) Computersysteme der Fluglinienunternehmen für Buchungs- und Betriebszwecke, verschiedene offizielle Schriftstücke, die das Abzeichen des Fluglinienunternehmens tragen, wie zum Beispiel Gepäckanhänger, Flugscheine, Luftfrachtbriefe, Flugpläne, Bordkarten usw. Was Kraftfahrzeuge anlangt, bezieht sich die Befreiung nur auf busähnliche Fahrzeuge, die für den Transfer von Fluggästen und Gepäck zwischen dem Stadtbüro und dem Flughafen zum Einsatz gebracht werden

Artikel 8

Besteuerung

1. Gewinne aus dem Betrieb von Luftfahrzeugen im internationalen Verkehr unterliegen nur in dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei der Besteuerung, in dem sich der Ort der tatsächlichen Leitung des Unternehmens befindet.
2. Das Kapital in Form von im internationalen Verkehr eingesetzten Luftfahrzeugen sowie des mit dem Betrieb solcher Luftfahrzeuge zusammenhängenden beweglichen Vermögens unterliegt nur in dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei der Besteuerung, in dem sich der Ort der tatsächlichen Leitung des Unternehmens befindet.
3. Besteht ein besonderes Abkommen zur Vermeidung von Doppelbesteuerung hinsichtlich von Steuern auf Einkommen und Kapital zwischen den Vertragsparteien, so gelten dessen Bestimmungen.

Artikel 9

Direkter Transitverkehr

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

Artikel 10

Sicherheit der Zivilluftfahrt

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 Beschränkung ihrer allgemeinen völkerrechtlichen Rechte und Pflichten handeln die Vertragsparteien insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des am 14. September 1963 in Tokio unterzeichneten Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, des am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, des am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt oder jedes anderen Übereinkommens über die Sicherheit der Luftfahrt, welchem sie noch beitreten.
2. Die Vertragsparteien gewähren einander auf Ersuchen jede notwendige Hilfe, um Handlungen der widerrechtlichen Inbesitznahme von zivilen Luftfahrzeugen und sonstige widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit von solchen Luftfahrzeugen, deren Fluggäste und Besatzungsmitglieder, von Flughäfen und Luftfahrteinrichtungen 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 ständigen Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet haben, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet in Übereinstimmung mit diesen Sicherheitsbestimmungen für die Luftfahrt handeln.

4. Die Vertragsparteien kommen überein, daß solche Betreiber von Luftfahrzeugen angehalten werden können, die von der anderen Vertragspartei gefordert, 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. Jede der Vertragsparteien trägt dafür Sorge, daß in ihrem Hoheitsgebiet geeignete Maßnahmen wirksam angewendet werden, um das Luftfahrzeug zu schützen und die Fluggäste, die Besatzungsmitglieder, die von innen mitgeführten Gegenstände, das Gepäck, die Fracht und die Bordvorräte sowohl vor dem Einsteigen und Beladen als auch währenddessen einer Kontrolle zu unterziehen. Jede der Vertragsparteien hat weiters jedwede Aufforderung der anderen Vertragspartei zur Ergreifung angemessener Sondermaßnahmen zum Schutz vor einer ganz bestimmten Bedrohung wohlwollend zu berücksichtigen.

5. Kommt es zu einem Zwischenfall widerrechtlicher Inbesitznahme eines Zivilluftfahrzeuges oder zu sonstigen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit eines Luftfahrzeuges, seiner Fluggäste und Besatzungsmitglieder, von Flughäfen oder Luftfahrteinrichtungen oder droht ein derartiger Zwischenfall, so gewähren die Vertragsparteien einander Hilfe durch erleichterten Informationsfluß und sonstige geeignete Maßnahmen zur schnellen und sicheren Beendigung eines derartigen Zwischenfalles oder der Gefahr eines solchen.

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

Artikel 11

Beförderungstarife

1. Die von dem bzw. 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 angemessenen Gewinns und der Charakteristika der Beförderung, wie Geschwindigkeit und Bequemlichkeit, in angemessener Höhe zu erstellen.

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

3. Vereinbarungen gemäß obigem Absatz 2 können, wenn möglich, durch das Tariffestsetzungsverfahren des Internationalen Luftverkehrsverbandes getroffen werden.

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

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

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

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

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

Artikel 12

Überweisung von Reinerträgen

1. Jede Vertragspartei gewährt dem bzw. den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, den von dem bzw. den Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei in ihrem Hoheitsgebiet im Zusammenhang mit der Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Post und Fracht erzielten Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben in frei konvertierbarer Währung zum offiziellen Wechselkurs des Tages, an dem die Überweisung erfolgt, ungehindert zu überweisen. Überweisungen sind unverzüglich durchzuführen, spätestens jedoch innerhalb von sechzig (60) Tagen nach dem Zeitpunkt des Ersuchens.

2. Besteht zwischen den Vertragsparteien ein besonderes Zahlungsabkommen, so gelten für die Zahlungen die Bestimmungen dieses Abkommens

Artikel 13

Vertretung, Ausstellung von Beförderungsdokumenten und Verkaufsförderung

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

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

Artikel 14

Beistellung von Statistiken

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

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

Artikel 15

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 des vorliegenden Abkommens und seines Anhangs zu gewährleisten.

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

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

Artikel 16

Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

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

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

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

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

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

Artikel 17

Beendigung

1. Jede der Vertragsparteien kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich auf diplomatischem Wege ihren Entschluß bekanntgeben, das vorliegende Abkommen zu kündigen; eine solche Benachrichtigung ist gleichzeitig dem Rat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation und, falls es gewünscht wird, dem Sekretariat der Vereinten Nationen zur Kenntnis zu bringen.

2. In einem solchen Fall tritt das Abkommen zwölf (12) Monate nach dem Zeitpunkt des Eintreffens der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieses Zeitraumes einvernehmlich zurückgezogen wird. Wenn keine Empfangsbestätigung durch die andere Vertragspartei erfolgt, gilt die Kündigung als vierzehn (14) Tage nach Empfang durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation eingegangen.

Artikel 18

Registrierung

Dieses Abkommen und jede Änderung davon sind bei dem Rat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation und, falls es gewünscht wird, dem Sekretariat der Vereinten Nationen zu registrieren.

Artikel 19**Inkrafttreten**

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

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

GESCHEHEN in Wien, am 15. Juni 1994 in zweifacher Ausfertigung in deutscher, ukrainischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen authentisch ist.

Bei unterschiedlicher Auslegung ist der englische Text maßgeblich.

Für die Österreichische
Bundesregierung:

WOLTE

Für die Regierung
der Ukraine:

MARTSCHENKO

ANHANG

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

Abflugpunkte	Ankunftspunkte
Punkte in Österreich	Punkte in der Ukraine

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

Abflugpunkte:	Ankunftspunkte:
Punkte in der Ukraine	Punkte in Österreich

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

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

[UKRAINIAN TEXT — TEXTE UKRAINIEN]

УГОДА МІЖ АВСТРІЙСЬКИМ ФЕДЕРАЛЬНИМ УРЯДОМ ТА УРЯДОМ УКРАЇНИ ПРО ПОВІТРЯНЕ СПОЛУЧЕННЯ

Австрійський Федеральний Уряд та Уряд України, далі в цій Угоді "Договірні Сторони",

будучи учасниками Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, відкритої для підписання в Чикаго 7 грудня 1944 року,

бажаючи укласти Угоду, яка доповнює згадану Конвенцію, з метою встановлення регулярних повітряних сполучень між їх відповідними територіями та за їх межами,

погодилися про таке :

СТАТТЯ 1

ВИЗНАЧЕННЯ

У цій Угоді, якщо контекст не припускає інше :

(а) термін "Договірні Сторони" означає, з одного боку, Австрійський Федеральний Уряд, а з іншого — Уряд України;

(б) термін "Конвенція" означає Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, відкрити для підписання в Чикаго 7 грудня 1944 року, та включає будь-який Додаток, прийнятий відповідно до Статті 90 цієї Конвенції, а також будь-яку поправку до Додатка або Конвенції згідно зі Статтями 90 та 94, оскільки вони чинні стосовно обох Договірних Сторін;

(с) термін "авіаційні власті" означає щодо Австрійського Федерального Уряду — Федерального Міністра суспільної економіки та транспорту, а щодо Уряду України — Міністерство транспорту в особі Державної адміністрації авіаційного транспорту, або будь-який інший керівний орган, уповноважений здійснювати функції, які в цей час виконують згадані власті;

(д) термін "територія" щодо держави означає земні поверхні та прилеглі територіальні води, які перебувають під суверенітетом цієї держави;

(е) термін "повітряне сполучення" означає будь-яке регулярне повітряне сполучення, яке здійснюється повітряним судном з метою суспільних перевезень пасажирів, пошти чи вантажу;

(ф) термін "міжнародне повітряне сполучення" означає повітряне сполучення, яке здійснюється через повітряний простір над територією більш ніж однієї держави;

(g) термін "авіапідприємство" означає будь-яке авіатранспортне підприємство, яке пропонує чи здійснює міжнародне повітряне сполучення;

(h) термін "призначене авіапідприємство" означає авіапідприємство, яке призначене та отримало дозвіл відповідно до Статті 3 цієї Угоди;

(i) термін "зупинка з некомерційними цілями" означає посадку з будь-якою іншою метою, ніж приймання на борт або зняття пасажирів, вантажу чи пошти;

(j) термін "ємність" означає :

(i) щодо повітряного судна - комерційне завантаження цього повітряного судна, яке надається на всьому маршруті або його частині;

(ii) щодо встановленого повітряного сполучення - ємність повітряного судна, яке використовується на такому сполученні, помножену на частоту польотів, здійснених цим повітряним судном на всьому маршруті або його частині протягом певного періоду.

СТАТТЯ 2

КОМЕРЦІЙНІ ПРАВА

(1) Кожна Договірна Сторона надає іншій Договірній Стороні такі права щодо здійснення її регулярних міжнародних повітряних сполучень:

(a) право здійснювати політ через її територію без посадки;

(b) право здійснювати на її території зупинки з некомерційними цілями.

(2) Кожна Договірна Сторона надає іншій Договірній Стороні права, зазначені в цій Угоді, з метою встановлення регулярних міжнародних повітряних сполучень по маршрутах, визначених у Додатку. Такі сполучення та маршрути названі в подальшому відповідно "договірні лінії" та "встановлені маршрути". Під час експлуатації договірної лінії за встановленим маршрутом авіапідприємство(а), призначене кожною Договірною Стороною, додатково до прав, зазначених у пункті 1 цієї Статті, користуватиметься правом здійснювати зупинки на території іншої Договірної Сторони з метою приймання на борт і зняття пасажирів та вантажу, включаючи пошту, у пунктах, визначених для цього маршруту в Таблиці Додатка.

(3) Зазначене в пункті 2 цієї Статті не розглядатиметься як привілей призначеному авіапідприємству(ам) однієї

Договірної Сторони приймати на борт на території іншої Договірної Сторони пасажирів та вантаж, включаючи пошту, для перевезення за винагороду або за наймом до іншого пункту на території цієї іншої Договірної Сторони.

СТАТТЯ 3

НЕОБХІДНІ ДОЗВОЛИ

(1) Кожна Договірна Сторона матиме право призначити одне авіапідприємство або декілька авіапідприємств з метою експлуатації договірних ліній по встановлених маршрутах, письмово повідомивши про це іншу Договірну Сторону.

(2) Після отримання такого призначення авіаційні власті іншої Договірної Сторони згідно з положеннями пунктів 4 та 5 цієї Статті нададуть без затримки призначеному авіапідприємству відповідний дозвіл на виконання польотів.

(3) Кожна Договірна Сторона матиме право відмінити призначення будь-якого такого авіапідприємства та призначити інше, повідомивши письмово про це іншу Договірну Сторону.

(4) Від авіапідприємства, призначеного будь-якою Договірною Стороною, інша Договірна Сторона може зажадати доказів того, що воно здатне виконувати вимоги, передбачені законами та правилами, які звичайно та обґрунтовано застосовуються цією Договірною Стороною при здійсненні міжнародних повітряних сполучень згідно з положеннями Конвенції.

(5) Кожна Договірна Сторона матиме право відмовити в наданні дозволу на виконання польотів, зазначеного в пункті 2 цієї Статті, або встановити такі умови, які може вважати за необхідні при користуванні призначеним авіапідприємством правами, зазначеними в пункті 2 цієї Статті, у будь-якому випадку, коли згадана Договірна Сторона не має задовільних доказів того, що переважне володіння та фактичний контроль над цим авіапідприємством належать Договірній Стороні, яка призначає авіапідприємство, або її громадянам.

(6) Коли авіапідприємство таким чином призначене та отримало дозвіл, воно може в будь-який час розпочати експлуатацію договірних ліній за умови, що тариф, встановлений відповідно до положень Статті 11 цієї Угоди, введено в дію і досягнуто згоди щодо цього сполучення згідно з положеннями Статті 5 цієї Угоди.

СТАТТЯ 4

ТИМЧАСОВЕ ПРИПИНЕННЯ ТА СКАСУВАННЯ

(1) Кожна Договірна Сторона матиме право тимчасово припинити користування авіалідприємством(ами), призначеним іншою Договірною Стороною, правами, зазначеними в Статті 2 цієї Угоди, або скасувати дозвіл на виконання польотів, або встановити такі умови, які вона може вважати за необхідні при користуванні цими правами :

(а) у будь-якому випадку, коли вона не має задовільних доказів того, що переважне володіння та фактичний контроль над згаданим авіалідприємством(ами) належать Договірній Стороні, яка призначає авіалідприємство(а), або її громадянам, або

(б) у випадку, коли згадане авіалідприємство(а) не дотримується законів та правил Договірної Сторони, яка надає ці права, або

(с) у випадку, коли авіалідприємство(а) іншим чином здійснює експлуатацію не відповідно до умов, передбачених згідно з цією Угодою.

(2) Якщо негайне тимчасове припинення, скасування або встановлення умов, зазначених у пункті 1 цієї Статті, не є суттєвим для запобігання подальшим порушенням законів і правил, таке право буде використано тільки після консультації з іншою Договірною Стороною. У такому випадку консультації розпочнуться протягом шістдесяти (60) днів з дати подання запиту будь-якою Договірною Стороною на проведення консультацій.

СТАТТЯ 5

РЕГУЛЮВАННЯ ЄМНОСТІ

Ємність, яка надається на договірних регулярних повітряних сполученнях, відповідатиме таким умовам:

(1) Призначеному авіалідприємству(ам) обох Договірних Сторін буде надана справедлива та рівна можливість експлуатувати договірні лінії по встановлених маршрутах.

(2) Під час експлуатації договірних ліній призначене авіалідприємство(а) кожною Договірною Стороною братиме до уваги інтереси призначеного авіалідприємства іншою Договірною Стороною, щоб не зашкодити перевезенням, які останнє здійснює за цими ж маршрутами або будь-якою їх частиною.

(3) Договірні лінії, які обслуговуються призначеним авіалідприємством(ами) Договірних Сторін, відповідатимуть громадському попиту на перевезення по встановлених маршрутах, та матимуть головною метою забезпечення ємності, яка відповідає б існуючим та розумно очікуваним потребам у перевезеннях пасажирів, вантажу та пошти між територіями обох Договірних Сторін, котрі призначають авіалідприємство(а), та країнами кінцевого призначення перевезень.

(4) Забезпечення перевезення пасажирів, вантажу та пошти, які прийняті на борт чи зняті в пунктах по встановлених маршрутах на територіях держав, інших ніж ті, що призначають авіалідприємство(а), здійснюватиметься відповідно до загального принципу, що ємність повинна бути пов'язаною з :

- (а) потребами в перевезеннях між країнами відправлення та призначення;
- (б) потребами в перевезеннях в зоні, через яку авіалідприємство(а) здійснює політ, з урахуванням місцевих та регіональних сполучень, встановлених авіалідприємствами держав, яким належить зона; та
- (с) потребами в наскрізних перевезеннях авіалідприємств.

(5) Розклади руху по договірних лініях будуть подані на затвердження авіаційним властям обох Договірних Сторін, щонайменше, за тридцять (30) днів до пропонованої дати їх введення в дію. В особливих випадках цей строк може бути скорочений за згодою згаданих властей.

(6) Розклади руху, встановлені на один сезон відповідно до положень цієї Статті, залишатимуться в дії для наступних сезонів доти, доки не встановлені нові розклади згідно з положеннями цієї Статті.

СТАТТЯ 6

ВИЗНАННЯ ПОСВІДЧЕНЬ ТА СВИДОЦТВ

(1) Посвідчення про придатність до польотів, посвідчення про кваліфікацію та свідцтва, які видані або визнані дійсними однією Договірною Стороною, та строк дії яких не вичерпаний, будуть визнані дійсними іншою Договірною Стороною з метою експлуатації договірних ліній.

(2) При польотах над своєю власною територією кожна Договірна Сторона, однак, зберігає за собою право відновити у

визнанні посвідчень про кваліфікацію та свідоцтв, що видані її власним громадянам та визнані дійсними іншою державою.

СТАТТЯ 7

ЗВІЛЬНЕННЯ ВІД МИТ ТА ІНШИХ ЗБОРІВ

(1) Повітряні судна призначених авіалідприємств(а) кожної Договірної Сторони, які здійснюють міжнародні сполучення, а також їх комплектне обладнання, запаси палива та мастильних матеріалів і запаси повітряних суден (включаючи продукти харчування, напої та тютюнові вироби), що знаходяться на борту таких повітряних суден, будуть звільнені від усіх мит, зборів за огляд та інших мит або податків після прибуття на територію іншої Договірної Сторони за умови, що таке обладнання та запаси залишаються на борту повітряного судна до моменту їх вивозу в зворотному напрямку.

(2) Також звільнятимуться від подібних мит і податків, за винятком зборів за надаєне обслуговування :

- (а) бортові запаси, прийняті на борт на території будь-якої Договірної Сторони, в межах лімітів, встановлених властями згаданої Договірної Сторони, для використання на борту повітряного судна іншої Договірної Сторони, зайнятого на встановленому маршруті;
- (б) запасні частини, ввезені на територію будь-якої Договірної Сторони для технічного обслуговування чи ремонту повітряних суден, які використовуються на встановлених маршрутах призначеним авіалідприємством(ами) іншої Договірної Сторони;
- (с) паливо та мастильні матеріали, призначені для забезпечення повітряних суден призначених авіалідприємств(а) іншої Договірної Сторони, навіть якщо ці запаси використовуються на частині польоту, виконаного над територією Договірної Сторони, де вони були прийняті на борт.

Можуть бути висунуті вимоги, щоб матеріалк, зазначені у пунктах а), б) та с) вище, зберігалися під постійним наглядом або контролем.

(3) Комплектне бортове обладнання, а також матеріали та запаси, які зберігаються на борту повітряного судна будь-якої Договірної Сторони, можуть бути вивантажені на території

іншої Договірної Сторони тільки за згодою митних властей цієї Договірної Сторони. У можному випадку вони можуть знаходитися під наглядом згаданих властей доти, доки вони не будуть вивезені у зворотному напрямку або не одержать іншого призначення згідно з митними правилами.

(4) Від усіх мит та/або податків на підставі взаємності також звільнятимуться вироби та товари, що ввозяться на територію будь-якої Договірної Сторони для виключного споживання призначеним авіапідприємством(ами) іншої Договірної Сторони, а саме:

- (а) товари, необхідні для влаштування, обладнання та функціонування представництва, включаючи всі види будівельних матеріалів, меблі, друкарські машинки та інше;
- (б) усі типи обладнання зв'язку — телетайпи, портативні дуплексні радіостанції або інше радіобладнання для використання в межах аеропорту;
- (с) комп'ютерні системи авіапідприємства для виробничих цілей та бронювання, різні офіційні документи з емблемою авіапідприємства такі як багажні бирки, авіаквитки, авіавантажні накладні, розклади руху, посадочні купони і т.п. Звільнення щодо транспортних засобів поширюється тільки на автомобілі автобусного типу, які використовуються для перевезень пасажирів і багажу між представництвом, яке знаходиться в межах міста, та аеропортом.

СТАТТЯ 8

ОПОДАТКУВАННЯ

(1) Прибутки від експлуатації повітряних суден у міжнародних перевезеннях будуть оподатковуватись тільки на території Договірної Сторони, де знаходиться місце фактичного управління підприємством.

(2) Майно, представлене повітряними суднами, зайнятими в міжнародних повітряних перевезеннях, і рухомим майном, пов'язаним з експлуатацією таких повітряних суден, буде оподатковуватись тільки на території цієї Договірної Сторони, де знаходиться місце фактичного управління підприємством.

(3) Якщо між Договірними Сторонами існує спеціальна угода про уникнення подвійного оподаткування доходів і майна, положення останньої переважатимуть.

СТАТТЯ 9

ПРЯМЕ ТРАНЗИТНЕ СПОЛУЧЕННЯ

(1) Пасажири, багаж, вантаж та пошта, які прямують прямим транзитом через територію будь-якої Договірної Сторони та не залишають спеціально відведеної зони аеропорту, підлягають лише спрощеному контролю, за винятком заходів по забезпеченню безпеки та запобіганню насильству, повітряному піратству та контрабанді наркотиків.

(2) Багаж, вантаж та пошта прямого транзиту звільняються від мит та інших подібних податків.

СТАТТЯ 10

АВІАЦІЙНА БЕЗПЕКА

(1) Згідно зі своїми правами та зобов'язаннями з міжнародного права Договірні Сторони підтверджують своє взаємне зобов'язання захищати безпеку цивільної авіації від актів незаконного втручання. Не обмежуючи загальну застосовність своїх прав та зобов'язань з міжнародного права, Договірні Сторони діятимуть, зокрема, відповідно до положень Конвенції про злочини та деякі акти, що здійснюються на борту повітряного судна, підписаної в Токіо 14 вересня 1963 року, Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, підписаної в Гаазі 16 грудня 1970 року, Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, підписаної в Моирвалі 23 вересня 1971 року, та будь-яких інших конвенцій з авіаційної безпеки, до яких обидві Сторони можуть приєднатися.

(2) Договірні Сторони нададуть одна одній усю необхідну допомогу для запобігання незаконному захопленню цивільних повітряних суден та іншим незаконним актам, спрямованим проти безпеки таких повітряних суден, їх пасажирів та екіпажу, аеропортів та авіонавігаційних засобів, а також будь-якій іншій загрозі безпеці цивільної авіації.

(3) Договірні Сторони у своїх відносинах діють відповідно до положень з авіаційної безпеки та технічних вимог, встановлених Міжнародною організацією цивільної авіації й визначених як Додатки до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, в тій мірі, у якій такі положення та вимоги застосовні до Договірних Сторін; вони вимагатимуть, щоб експлуатанти повіт-

ряних суден їх реєстрації або експлуатанти повітряних суден, які постійно базуються чи мають основне місце діяльності на їх території, та експлуатанти аеропортів на їх території діяли відповідно до таких положень з авіаційної безпеки.

(4) Кожна Договірна Сторона погоджується з тим, що інша Договірна Сторона може вимагати від таких експлуатантів повітряних суден дотримання зазначених у пункті 3 вище положень та вимог з авіаційної безпеки, які передбачені іншою Договірною Стороною для входу на, виходу з або перебування в межах території цієї іншої Договірної Сторони. Кожна Договірна Сторона буде забезпечувати вживання належних заходів, які є ефективними в межах її території, для захисту повітряних суден та огляду пасажирів, екіпажу, поклажі, багажу, вантажу та бортових запасів до та під час приймання на борт або навантаження. Кожна Договірна Сторона також доброзичливо розгляне будь-яке прохання іншої Договірної Сторони про прийняття обґрунтованих спеціальних заходів з безпеки у відповідь на конкретну загрозу.

(5) У випадку дій або загрози дій, пов'язаних з незаконним захопленням цивільного повітряного судна, або інших незаконних дій, спрямованих проти безпеки таких повітряних суден, їх пасажирів та екіпажу, аеропортів або аеронавігаційних засобів, Договірні Сторони допоможуть одна одній шляхом полегшення зв'язку та вживання інших відповідних заходів, спрямованих на швидке та безпечно усунення таких дій або їх загрози.

(6) Якщо Договірна Сторона відхилиться від дотримання положень з авіаційної безпеки цієї Статті, авіаційні власті іншої Договірної Сторони можуть запитати негайних консультацій з авіаційними властями цієї Сторони.

СТАТТЯ 11

ТРАНСПОРТНІ ТАРИФИ

(1) Тарифи, які призначаються авіалідоприємством(ами) однієї Договірної Сторони за перевезення на територію або з території іншої Договірної Сторони, будуть встановлюватися на розумних рівнях з урахуванням усіх відповідних факторів, включаючи собівартість перевезень, помірний прибуток та характеристики сполучення, такі як показники швидкості та комфорту.

(2) Тарифи, зазначені в пункті 1 цієї Статті, будуть погоджуватися призначеними авіапідприємствами обох Договірних Сторін.

(3) Погодження, згадане в пункті 2 вище, по можливості, буде досягнуте шляхом використання механізму фіксованої ставки Міжнародної авіатранспортної асоціації.

(4) Погоджені таким чином тарифи будуть подаватися авіаційним властям обох Договірних Сторін для затвердження, щонайменше, за тридцять (30) днів до запропонованої дати їх введення; у особливих випадках цей строк може бути скорочений за згодою згаданих властей.

(5) Якщо призначені авіапідприємства не можуть погодити будь-який з цих тарифів, або якщо з будь-яких інших причин тариф не може бути встановлений відповідно до пункту 2 цієї Статті, або якщо протягом перших п'ятнадцяти (15) днів з періоду в тридцять (30) днів, зазначеного в пункті 4 цієї Статті, авіаційні власті однієї Договірної Сторони надішлють авіаційним властям іншої Договірної Сторони повідомлення про свою незгоду з будь-яким тарифом, погодженим згідно з пунктом 2 цієї Статті, авіаційні власті Договірних Сторін намагатимуться погодити тарифи.

(6) Якщо авіаційні власті не можуть дійти згоди щодо затвердження будь-якого тарифу, поданого їм згідно з пунктом 4 вище, або визначення будь-якого тарифу згідно з пунктом 5, Договірні Сторони намагатимуться погодити тарифи.

(7) Жоден тариф не буде введено в дію, якщо авіаційні власті будь-якої Договірної Сторони не затвердять його.

(8) Тарифи, встановлені відповідно до положень цієї Статті, будуть валиватися в дії доти, доти нові тарифи не будуть встановлені відповідно до положень цієї Статті.

СТАТТЯ 12

ПЕРЕКАЗ ЧИСТИХ ДОХОДІВ

(1) Кожна Договірна Сторона надає призначеному авіапідприємству(ам) іншої Договірної Сторони право вільного переказу у вільно конвертованій валюті за офіційним курсом обігу, який діє на день переказу, сум перевищення доходів, одер-

ваних на її території призначени авіалідириємством(ами) іншої Договірної Сторони у зв'язку з перевезенням пасажирів, багажу, пошти та вантажу, над видатками. Перекази будуть здійснюватися негайно, але не пізніше шістдесяти (60) днів після дати запису.

(2) Якщо між Договірними Сторонами існує спеціальна угода, яка регулює порядок взаєморозрахунків, платежі будуть здійснюватися на підставі цієї угоди.

СТАТТЯ 13

ПРЕДСТАВНИЦТВО, ВИДАЧА ПЕРЕВІЗНИХ ДОКУМЕНТІВ ТА СПРИЯННЯ ПРОДАЖУ

(1) Призначені авіалідириємства(о) кожної Договірної Сторони матимуть рівну можливість наймати відповідно до законів та правил іншої Договірної Сторони технічний і комерційний персонал для експлуатації договірних ліній по встановлених маршрутах та відкривати свої представництва на території іншої Договірної Сторони й організувати їх діяльність.

(2) Надалі призначене авіалідириємство(а) кожної Договірної Сторони матиме рівну можливість виписувати власні документи щодо перевезення та здійснювати рекламну діяльність і сприяти продажу на території іншої Договірної Сторони.

СТАТТЯ 14

НАДАННЯ СТАТИСТИЧНИХ ДАНИХ

(1) Авіаційні власті однієї Договірної Сторони будуть надавати авіаційним властям іншої Договірної Сторони за їх запитом періодичні або інші статистичні дані.

(2) Такі дані включатимуть усю інформацію, необхідну для визначення обсягу перевезень, здійснених авіалідириємством(ами) на договірних лініях, та інформацію по пунктах відправлення і призначення таких перевезень.

СТАТТЯ 15

КОНСУЛЬТАЦІЇ ТА ВНЕСЕННЯ ПОПРАВОК

(1) Діючи у дусі тісного співробітництва, авіаційні власті Договірних Сторін час від часу будуть проводити консультації з метою забезпечення втілення в життя та задовільного додержання положень цієї Угоди та Додатка до неї.

(2) Якщо будь-яка з Договірних Сторін бажає внести поправки щодо будь-якого положення цієї Угоди, вона може запитати консультацій з іншою Договірною Стороною. Такі консультації (які можуть проводитись у формі дискусій між авіаційними властями) повинні розпочатися протягом шістдесяти (60) днів від дати запиту, якщо тільки обидві Договірні Сторони не домовляться про подовження цього періоду. Поправки, погоджені таким чином, будуть затверджені кожною Договірною Стороною відповідно до її конституційних процедур.

(3) Зміни, що стосуються Додатка, будуть погоджені між відповідними властями Договірних Сторін.

СТАТТЯ 16

ВРЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ

(1) Якщо між Договірними Сторонами виникає будь-який спір щодо тлумачення або застосування цієї Угоди, Договірні Сторони, у першу чергу, намагатимуться врегулювати його шляхом переговорів.

(2) Якщо Договірні Сторони не можуть досягти врегулювання спору шляхом переговорів, вони можуть домовитись про передачу права вирішення спору будь-якій особі чи органу; якщо вони не домовились таким чином, спір буде на прохання будь-якої Договірної Сторони внесений на розгляд до арбітражу в складі трьох арбітрів, двоє з яких, призначені кожною з Договірних Сторін, призначають третього. Кожна з Договірних Сторін призначить арбітра протягом шістдесяти (60) днів з дати одержання по дипломатичних каналах будь-якою Договірною Стороною від іншої повідомлення з проханням арбітражного врегулювання спору, а третього арбітра буде призначено протягом наступних шістдесяти (60) днів. Якщо будь-яка з Договірних Сторін не може призначити арбітра протягом встановленого періоду, або якщо третього арбітра не призначено протягом встановленого періоду, Президент Ради Міжнародної організації цивільної авіації може

на прохання будь-якої Договірної Сторони призначити арбітра чи арбітрів, як того потребує справа. У будь-якому випадку третій арбітр повинен бути громадянином третьої держави та діятиме як президент арбітражного органу.

(3) Договірні Сторони зобов'язуються виконати будь-які рішення, винесені згідно з пунктом 2 цієї Статті.

(4) Якщо і доти, доки будь-яка Договірна Сторона не виконує рішення, винесеного згідно з пунктом 2 цієї Статті, інша Договірна Сторона може обмежити, тимчасово припинити або скасувати будь-які права чи привілеї, надані у зв'язку з виконанням цієї Угоди Договірній Стороні, яка не виконує рішення.

(5) Кожна Договірна Сторона візьме на себе сплату необхідних видатків та винагороди свого арбітра; сплата необхідних видатків та винагороди третього арбітра, а також видатків щодо роботи арбітражу буде розподілена нарівно Договірними Сторонами.

СТАТТЯ 17

ВТРАТА ЧИНОСТІ

(1) Будь-яка Договірна Сторона може в будь-який час надіслати іншій Договірній Стороні по дипломатичних каналах письмове повідомлення про своє бажання припинити чинність цієї Угоди; таке повідомлення буде одночасно направлено до Ради Міжнародної організації цивільної авіації та, якщо це необхідно, до Секретаріату Організації Об'єднаних Націй.

(2) У такому випадку Угода втратить чинність через дванадцять (12) місяців після дати одержання повідомлення іншою Договірною Стороною, якщо тільки повідомлення про втрату чинності не відкликано за згодою Сторін до закінчення періоду. При відсутності підтвердження про одержання повідомлення іншою Договірною Стороною, воно вважатиметься одержаним через чотирнадцять (14) днів після одержання повідомлення Міжнародною організацією цивільної авіації.

СТАТТЯ 18

РЕЄСТРАЦІЯ

Ця Угода та будь-які поправки до неї будуть зареєстровані в Раді Міжнародної організації цивільної авіації та, якщо необхідно, у Секретаріаті Організації Об'єднаних Націй.

СТАТТЯ 19

НАБУТТЯ ЧИННОСТІ

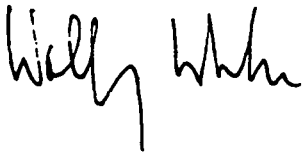
Ця Угода набуває чинності, починаючи з першого дня другого місяця, який йде за датою, коли обидві Договірні Сторони проінформують одна одну шляхом обміну дипломатичними нотами про виконання виног своїх відповідних конститутаційних процедур для набуття нею чинності.

На підтвердження чого повноважні представники, які нижче підписалися, належним чином уповноважені на це своїми відповідними Урядами, підписали цю Угоду.

Вчинено у Відні 15 червня 1994 року у двох дійсних принірниках німецькою, українською та англійською мовами, усі тексти автентичні.

У разі спору текст англійською мовою переважатиме.

За Австрійський
Федеральний Уряд:



За Уряд
України:



ДОДАТОК

А. Авіапідприємство(а), призначене Австрійським Федеральним Урядом, матиме право здійснювати регулярні повітряні сполучення в обох напрямках за маршрутами, встановленими нижче :

Пункти відправлення	Пункти призначення
Пункти в Австрії	Пункти в Україні

В. Авіапідприємство(а), призначене Урядом України, матиме право здійснювати регулярні повітряні сполучення в обох напрямках за маршрутами, встановленими нижче :

Пункти відправлення	Пункти призначення
Пункти в Україні	Пункти в Австрії

С. Будь-які проміжні пункти та пункти за межами можуть обслуговуватись призначеним авіапідприємством(ами) кожної Договірної Сторони без використання комерційних прав п'ятої свободи.

Можливе використання комерційних прав п'ятої свободи може бути погоджене авіаційними властями двох Договірних Сторін.

AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT AND THE GOVERNMENT OF UKRAINE

The Austrian Federal Government and the Government of Ukraine,

Hereinafter called in this Agreement the Contracting Parties,

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

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

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

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

- (a) The term "Contracting Party" means the Austrian Federal Government on the one hand and the Government of Ukraine on the other;
- (b) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago, on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annex or Convention under Articles 90 and 94 thereof insofar as these have become effective for both Contracting Parties;
- (c) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Austrian Federal Government the Federal Minister for Public Economy and Transport and, in the case of the Government of Ukraine the Air Transport State Administration on behalf of the Ministry of Transport, or any other authority legally empowered to perform the functions exercised now by the said authorities;
- (d) the term "territory" in relation to a state means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of that state;
- (e) the term "air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo;
- (f) the term "international air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State;
- (g) the term "airline" means any air transport enterprise offering or operating an international air service;
- (h) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of the present Agreement;
- (i) the term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail;
- (j) the term "capacity" means:
 - (i) in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on a route or section of a route;
 - (ii) in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or a section of a route.

¹ Came into force on 1 December 1994, i.e., the first day of the second month following the date on which the Contracting Parties had notified each other (on 17 June and 11 October 1994) of the completion of their respective constitutional procedures, in accordance with article 19.

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 following rights in respect of its scheduled international air services:

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

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

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

Article 3

Necessary Authorizations

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline or several 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 a designated airline the appropriate operating authorizations.

(3) Each Contracting Party shall have the right, by written notification to the other Contracting Party, to withdraw the designation of any such airline and to designate another one

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

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

(6) When an airline has been so designated and authorized, it may at any time begin to operate the agreed services, provided that a tariff, established in accordance with the provisions of Article 11 of the present Agreement, is in force and an agreement in accordance with the provisions of Article 5 of the present Agreement has been reached in respect of that service.

Article 4

Suspension and Revocation

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

- (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of said airline(s) are vested in the Contracting Party designating the airline(s) or in its nationals, or

- (b) in the case of failure by said airline(s) to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or
- (c) in case the airline(s) otherwise fail(s) to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

(2) Unless immediate suspension, revocation or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultations with the other Contracting Party. In such a case consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request made by either Contracting Party for consultations.

Article 5

Capacity Regulations

The capacity to be operated on the agreed scheduled air services shall be subject to the following conditions:

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airline(s) of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.

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

(3) The agreed services provided by the designated airline(s) of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline(s) and the countries of ultimate destination of the traffic.

(4) Provisions for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline(s), shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to:

- (a) traffic requirements between the country of origin and the countries of destination;
- (b) traffic requirements of the area through which the airline(s) pass(es), after taking account of local and regional services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) the requirements of through-airline operations.

(5) The schedules of the agreed services 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.

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

Article 6

Recognition of Certificates and Licences

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

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

Article 7

Exemption from Customs and other Duties

(1) Aircraft operated on international services by the airline(s) 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(s) of the other Contracting Party;
- (c) fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on a specified route by the designated airline(s) of the other Contracting Party, even if these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board

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 airline(s) 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 telecommunications 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.

Article 8

Taxation

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

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

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

Article 9

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, air piracy and smuggling of narcotic drugs, 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 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 the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft signed at Tokyo on 14 September 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft signed at The Hague on 16 December 1970² and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation signed at Montreal on 23 September 1971³ or of any other Aviation Security Conventions to which the two parties may adhere.

(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

Transport Tariffs

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

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

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177 and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to vol. 974).

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

(3) Agreements according to paragraph 2 above may, if possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association.

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

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

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

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

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

Article 12

Transfer of Net Revenues

(1) Each Contracting Party grants to the designated airline(s) of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditure, earned on its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, mail and freight by the designated airline(s) of the other Contracting Party, in a freely convertible currency at the official rate of exchange on the day the transfer is made. Transfers shall be effected immediately, at the latest within sixty (60) days after the date of request.

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

Article 13

Representation, Ticketing and Sales Promotion

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

(2) The designated airline(s) 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 14

Provision of Statistics

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

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

Article 15

Consultations and Modifications

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

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

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

Article 16

Settlement of Disputes

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

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

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

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

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

Article 17

Termination

(1) Either Contracting Party may at any time give written notice through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the Council of the International Civil Aviation Organization and, if so desired, the Secretariat of the United Nations.

(2) In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 18

Registration

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organization and, if so desired, the Secretariat of the United Nations.

Article 19

Entry into Force

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

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

DONE in duplicate at Vienna this 15th day of June 1994 in the German, Ukrainian and English languages, each version being equally authentic.

In case of dispute the English version shall prevail.

For the Austrian
Federal Government:

WOLTE

For the Government
of Ukraine:

MARTSCHENKO

ANNEX

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

Points of departure:	Points of arrival:
Points in Austria	Points in Ukraine

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

Points of departure:	Points of arrival:
Points in Ukraine	Points in Austria

- C. Any intermediate points and points beyond may be served by the designated airline(s) 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 D'AUTRICHE
ET LE GOUVERNEMENT DE L'UKRAINE RELATIF AUX
TRANSPORTS AÉRIENS

Le Gouvernement fédéral d'Autriche et le Gouvernement de l'Ukraine,
Ci-après dénommés dans le présent Accord « 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 conclure un Accord complémentaire à ladite Convention en vue de
créer des services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà,
Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord et sauf indication contraire du contexte :

a) L'expression « Partie contractante » désigne le Gouvernement de la République fédérale d'Autriche, d'une part, et le Gouvernement de l'Ukraine, d'autre part;

b) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté à l'annexe ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci, dans la mesure où ces annexes et amendements sont entrés en vigueur pour les deux Parties contractantes;

c) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas du Gouvernement fédéral d'Autriche, du Ministre fédéral de l'économie publique et des transports et, dans le cas du Gouvernement de l'Ukraine, de l'Administration d'Etat de l'Ukraine chargée des transports aériens, pour le compte du Ministère des transports, ou de toute autre autorité légalement habilitée à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités;

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

e) L'expression « service aérien » désigne tout service aérien régulier effectué par des aéronefs pour le transport public des passagers, du courrier ou du fret;

¹ Entré en vigueur le 1^{er} décembre 1994, soit le premier jour du deuxième mois ayant suivi la date à laquelle les Parties contractantes s'étaient notifiées (les 17 juin et 11 octobre 1994) l'accomplissement de leurs procédures constitutionnelles respectives, conformément à l'article 19.

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

f) L'expression « service aérien international » désigne un service aérien passant à travers l'espace aérien au-dessus du territoire de plus d'un Etat;

g) Le terme « entreprise » désigne toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international;

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

i) L'expression « escale non commerciale » désigne un atterrissage à toute autre fin que celle d'embarquer ou de débarquer des passagers, du fret ou du courrier;

j) Le terme « capacité » s'entend :

- i) Appliqué à un aéronef, de la charge payante dont cet aéronef dispose sur une route ou un tronçon de route;
- ii) Appliqué à un service aérien spécifié, de la capacité des aéronefs affectés à ce service, multipliée par la fréquence des vols effectués par ces aéronefs durant une période donnée sur une route ou sur un tronçon de route.

Article 2

DROITS DE TRAFIC

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après en ce qui concerne ses services aériens internationaux réguliers :

a) Le droit de survoler son territoire sans atterrissage;

b) Le droit d'effectuer sur son territoire des escales non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue de l'établissement de services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées en annexe. De tels services et routes sont respectivement dénommés ci-après « les services agréés » et « les routes spécifiées ». Dans le cadre de l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, l'entreprise de transport aérien désignée (les entreprises de transport aérien désignées) par chaque Partie contractante bénéficiera (bénéficieront), en plus des droits spécifiés au paragraphe 1 du présent article, du droit de faire des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points spécifiés pour cette route dans le programme d'exploitation dans le but d'embarquer ou de débarquer des passagers et du fret, y compris du courrier.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne confère à l'entreprise (aux entreprises) de transport aérien d'une Partie contractante le privilège d'embarquer contre rémunération sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers et du fret, y compris du courrier, à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

Article 3

AUTORISATIONS NÉCESSAIRES

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien (ou plusieurs entreprises de transport aérien) chargée(s) d'exploiter les services agréés sur les routes spécifiées.

2. Sur réception de cette désignation, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent sans délai à une entreprise de transport aérien désignée, sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5 du présent article, les autorisations d'exploitation appropriées.

3. Chaque Partie contractante a le droit, par notification écrite adressée à l'autre Partie contractante, d'annuler la désignation d'une telle entreprise de transport aérien et d'en désigner une autre.

4. Une entreprise de transport aérien désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes peut être requise de fournir à l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par cette Partie contractante à l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

5. Chaque Partie contractante a le droit de refuser les autorisations d'exploitation mentionnées au paragraphe 2 du présent article, ou de soumettre aux conditions qu'elle juge nécessaires l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits stipulés à l'article 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie contractante n'a pas eu la preuve qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

6. Une entreprise de transport aérien désignée et agréée de cette manière peut commencer à tout moment l'exploitation des services agréés, à condition qu'un tarif fixé conformément aux dispositions de l'article 11 du présent Accord soit en vigueur et qu'un accord ait été conclu au sujet de ces services, conformément aux dispositions de l'article 5 du présent Accord.

Article 4

SUSPENSION OU ANNULATION

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

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

b) Si ladite entreprise (ou lesdites entreprises) ne respecte(nt) pas les lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou encore

c) Si l'entreprise (ou les entreprises) ne conforme(nt) pas à d'autres égards son (leur) exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. Sauf s'il est nécessaire de procéder immédiatement au retrait de l'autorisation ou à la suspension des droits ou d'imposer les conditions visées au paragraphe 1 du présent article pour empêcher que les lois ou réglementations continuent d'être enfreintes, lesdits droits ne seront exercés qu'après consultations avec l'autre Partie contractante. Les consultations commenceront dans les soixante

(60) jours à compter de la date de la demande formulée à cet effet par l'une ou l'autre des Parties contractantes.

Article 5

RÉGLEMENTATION DE LA CAPACITÉ

La capacité à assurer l'exploitation des services aériens réguliers agréés sera soumise aux conditions suivantes :

1. L'entreprise de transport désignée (ou les entreprises de transport désignées) de chaque Partie contractante exploite(nt) dans des conditions d'équité et d'égalité les services agréés sur les routes spécifiées.

2. L'entreprise de transport (ou les entreprises de transport) de chaque Partie contractante doit (ou doivent), en exploitant les services agréés, prendre en considération les intérêts de l'entreprise (des entreprises) de l'autre Partie contractante de manière à ne pas porter indûment préjudice aux services que cette dernière assure (ou que ces dernières assurent) sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services agréés assurés par l'entreprise désignée (ou les entreprises désignées) des Parties contractantes seront en relation étroite avec les besoins de transport du public sur les routes spécifiées et auront pour objectif primordial la mise en œuvre d'une capacité suffisante pour répondre aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles du transport des passagers, du fret et du courrier entre le territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise (ou les entreprises) et les pays de destination finale du trafic.

4. Les dispositions relatives au transport des passagers, du fret et du courrier, embarqués et débarqués à des points situés sur les routes spécifiées dans les territoires des Etats autres que celui qui aura désigné l'entreprise (les entreprises), tiendront compte du principe général selon lequel cette capacité devra être liée :

a) Aux besoins de transport entre le pays d'origine et les pays de destination;

b) Aux besoins de transport de la région par laquelle l'entreprise passe (ou les entreprises passent), en prenant en considération les services locaux et régionaux établis par les entreprises des Etats constituant cette région; et

c) Aux besoins d'un trafic aérien de transit.

5. Les horaires de vol des services agréés sont soumis pour approbation aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au plus tard trente (30) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur. Dans certains cas, ce délai peut être réduit avec le consentement desdites autorités.

6. Les horaires de vol établis pour une saison conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur pour les saisons correspondantes jusqu'à ce que de nouveaux horaires de vol soient établis sur la base des dispositions du présent article.

Article 6

RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS ET LICENCES

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou reconnus valables par l'une des Parties contractantes et qui sont toujours valides,

sont reconnus valables par l'autre Partie contractante en vue de l'exploitation des services agréés.

2. Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit, pour des vols sur son territoire, de refuser de reconnaître les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses ressortissants ou reconnus valables par un autre Etat.

Article 7

EXEMPTION DES DROITS DE DOUANE ET AUTRES DROITS

1. Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise de transport aérien désignée (ou les entreprises de transport aérien désignées) de l'une 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 de l'une ou l'autre des Parties contractantes, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante, et destinées à la consommation à bord de l'aéronef assurant la liaison sur une route spécifiée de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs exploités sur une route spécifiée, par l'entreprise de transport aérien désignée (ou les entreprises de transport aérien désignées) de l'autre Partie contractante;

c) Les carburants et lubrifiants servant de réserve aux aéronefs exploités sur une route spécifiée par l'entreprise de transport aérien désignée (ou les entreprises de transport aérien désignées) de l'autre Partie contractante, même s'ils sont utilisés sur la partie du trajet effectué au-dessus du territoire de l'autre Partie contractante où ils ont été embarqués.

Les fournitures visées aux alinéas *a*, *b* et *c* du présent article pourront être placées sous la surveillance ou le contrôle des douanes.

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

4. Seront également exonérés de tous droits de douane et/ou taxes, sur la base de la réciprocité, les articles et marchandises ci-après importés sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes pour l'usage exclusif de l'entreprise désignée (ou des entreprises désignées) de l'autre Partie contractante :

a) Les biens destinés à l'établissement, à l'équipement et au fonctionnement d'un bureau, par exemple toutes sortes de matériaux de construction, meubles, machines à écrire, etc.;

b) Tous types d'équipement de télécommunication tels que télétypes et talkies-walkies ou autre équipement radio aux fins d'utilisation dans l'aéroport;

c) Les systèmes d'ordinateurs pour les réservations et l'exploitation, divers documents officiels portant la marque de l'entreprise de transport aérien, tels qu'étiquettes pour bagages, billets, lettres de transport, horaires, cartes d'embarquement, etc. En ce qui concerne les véhicules à moteur, l'exonération ne porte que sur les véhicules du type autocar utilisés pour le transfert des passagers et des bagages entre le bureau situé en ville et l'aéroport.

Article 8

TAXATION

1. Les profits résultant de l'exploitation d'un aéronef dans le transport international ne seront assujettis à l'impôt que dans le territoire de la Partie contractante où se trouve le siège de la direction effective de l'entreprise.

2. Le capital représenté par l'aéronef exploité en trafic international et par les biens meubles en rapport avec l'exploitation d'un tel aéronef ne seront imposables que sur le territoire de la Partie contractante où se trouve le siège de la direction effective de l'entreprise.

3. S'il existe entre les Parties contractantes un accord spécial visant à éviter la double imposition en matière d'impôts sur le revenu et d'impôts sur le capital, les dispositions de cet accord spécial seront applicables.

Article 9

TRANSIT DIRECT

1. Les passagers, les bagages, le fret et le courrier en transit direct sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes et demeurant dans une zone de l'aéroport réservée à cette fin ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf s'il s'agit de mesures de sécurité contre la violence, la piraterie aérienne et la contrebande de stupéfiants.

2. Les bagages, le fret et le courrier en transit direct seront exonérés de droits de douane et autres taxes similaires.

Article 10

SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. Conformément à leurs droits et à leurs obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment leur obligation mutuelle de protéger la sécurité de l'aviation civile contre des actes d'intervention illégale. Sans qu'il en résulte une limitation de leurs droits et obligations de caractère général en vertu du droit international, les Parties contractantes agiront notamment conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963¹, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre

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

1970¹, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971², ou de toutes autres conventions relatives à la sécurité aérienne auxquelles les deux Parties adhèreraient.

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

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agiront en conformité avec les dispositions en matière de sécurité aérienne établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent en annexe à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où de telles dispositions de sécurité sont applicables aux Parties contractantes; elles imposeront aux exploitants d'aéronefs immatriculés par leurs autorités aéronautiques ou aux exploitants d'aéronefs ayant leur siège principal d'activité ou leur résidence permanente sur leur territoire, ainsi qu'aux exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, de se conformer à ces dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chacune des Parties contractantes est d'accord pour qu'il puisse être demandé à de tels exploitants d'aéronefs de se conformer aux dispositions en matière de sécurité aérienne mentionnées au paragraphe 3 ci-dessus et imposées par l'autre Partie contractante pour l'entrée ou la sortie du territoire de cette autre Partie contractante ou le séjour sur ledit territoire. Chaque Partie contractante fera en sorte que des mesures appropriées soient effectivement prises sur son territoire pour la protection de l'aéronef et l'inspection des passagers, de l'équipage, des objets personnels transportés, des bagages, du fret et des approvisionnements de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante considérera également avec bienveillance toute demande que lui ferait l'autre Partie contractante de prendre des mesures spéciales de sécurité raisonnables pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef civil, ou de tout autre acte illicite à l'encontre de la sécurité de tels aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et sans danger audit incident ou à ladite menace.

6. Si une Partie contractante dérogeait aux dispositions en matière de sécurité aérienne prévues dans le présent article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante pourront demander à engager immédiatement des consultations avec les autorités aéronautiques de cette Partie.

Article 11

TARIFS DU TRANSPORT

1. Les tarifs que l'entreprise (ou les entreprises) d'une Partie contractante appliquera (ou appliqueront) pour le transport vers le territoire ou à partir du terri-

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 860, p. 105.

² *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

toire de l'autre Partie contractante seront fixés à des niveaux raisonnables, compte tenu de tous les facteurs pertinents, y compris les frais d'exploitation, une marge de bénéfice raisonnable et les caractéristiques du service, telles que les normes de vitesse et la configuration.

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

3. Des accords conformes aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessus pourront, si possible, être conclus en utilisant le mécanisme de fixation des tarifs de l'Association du transport aérien international.

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

5. Si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre sur l'un quelconque de ces tarifs, ou si pour toute autre raison il n'est pas possible de fixer un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, ou encore si durant les quinze (15) premiers jours de la période de trente (30) jours mentionnée au paragraphe 4 du présent article, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes signifiant à celles de l'autre Partie contractante leur opposition à l'un quelconque des tarifs concertés conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'emploieront à conclure un accord sur les tarifs.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur l'approbation d'aucun des tarifs qui leur sont présentés conformément au paragraphe 4 ci-dessus ni sur la fixation d'un tarif conformément au paragraphe 5, les Parties contractantes s'efforceront de trouver un accord sur les tarifs.

7. Aucun tarif n'entrera en vigueur sans l'approbation préalable des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

8. Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article demeureront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient fixés conformément aux dispositions du présent article.

Article 12

TRANSFERT DES EXCÉDENTS DE RECETTES

1. Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise désignée (ou aux entreprises désignées) de l'autre Partie contractante le droit de transférer gratuitement l'excédent des recettes sur les dépenses réalisées sur son territoire grâce au transport de passagers, de bagages, de courrier et de fret effectué par l'entreprise désignée (les entreprises désignées) de l'autre Partie contractante, en une devise librement convertible au taux de change officiel du jour où le transfert est effectué. Les transferts seront effectués immédiatement, au plus tard dans les soixante (60) jours après la date de la demande.

2. Si le système de paiement entre les Parties contractantes est régi par un accord particulier, les paiements seront effectués conformément aux dispositions de cet accord.

*Article 13*REPRÉSENTATION, ÉTABLISSEMENT DE DOCUMENTS
DE TRANSPORT ET PROMOTION

1. L'entreprise désignée (les entreprises désignées) de chaque Partie contractante aura (auront) une égale faculté d'embaucher, sous réserve des lois et réglementations de l'autre Partie contractante, le personnel technique et commercial nécessaire pour assurer les services convenus sur les routes spécifiées et pour ouvrir et gérer des agences sur le territoire de l'autre Partie contractante.

2. L'entreprise désignée (les entreprises désignées) de chaque Partie contractante aura (auront) en outre la possibilité, dans des conditions d'égalité, de délivrer tous titres de transport ainsi que de faire de la publicité et de promouvoir les ventes sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 14

COMMUNICATION DE STATISTIQUES

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

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

Article 15

CONSULTATIONS ET MODIFICATIONS

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre dans un esprit d'étroite coopération en vue d'assurer la mise en œuvre des dispositions du présent Accord et de son annexe et le respect satisfaisant de ces dispositions.

2. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes estime souhaitable la modification de toute disposition du présent Accord, il lui sera loisible de demander que des consultations aient lieu avec l'autre Partie contractante. De telles consultations (qui pourront être préparées au moyen de discussions entre les autorités aéronautiques) débiteront dans un délai de soixante (60) jours suivant la date de la demande à cet effet, à moins que les deux Parties contractantes ne soient d'accord pour prolonger cette période. Les modifications ainsi convenues seront approuvées par chaque Partie contractante conformément à leurs procédures constitutionnelles.

3. Les modifications à l'annexe seront convenues entre les autorités compétentes des Parties contractantes.

Article 16

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

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

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles pourront convenir de soumettre leur différend pour décision à une personne ou un organisme de leur choix. Si elles ne parviennent pas à un accord à cet effet, le différend sera soumis pour décision, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, à un tribunal composé de trois arbitres, dont un désigné par chacune des Parties contractantes et le troisième par les deux premiers. Chacune des Parties contractantes désignera son arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'une des Parties contractantes d'une note diplomatique de l'autre Partie demandant que le différend soit soumis à l'arbitrage, et le tiers arbitre sera désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son arbitre dans le délai indiqué, ou si le tiers arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, il peut être demandé par l'une ou l'autre des Parties contractantes au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres selon le cas. En tout état de cause, le troisième arbitre sera 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 en application du paragraphe 2 du présent article.

4. Si l'une des Parties contractantes néglige de se conformer à une décision rendue aux termes du paragraphe 2 du présent article, l'autre Partie contractante peut, tant que dure cette situation, limiter, suspendre ou révoquer tous droits ou privilèges accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut.

5. Chacune des Parties contractantes supportera les frais et la rémunération de son arbitre; les honoraires du tiers arbitre et les frais exposés pour lui, ainsi que les dépenses résultant des procédures d'arbitrage, seront partagés par moitié entre les Parties contractantes.

Article 17

DÉNONCIATION

1. Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier par écrit et par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord; cette notification sera communiquée en même temps au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale et, le cas échéant, au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies.

2. En pareil cas, le présent Accord prendra fin douze (12) mois après la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la notification, à moins que celle-ci ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18

ENREGISTREMENT

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

Article 19

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les deux Parties contractantes se seront notifiées par échange de notes diplomatiques que les conditions nécessaires à son entrée en vigueur conformément à leurs procédures constitutionnelles respectives ont été remplies.

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

FAIT en double exemplaire à Vienne, le 15 juin 1994, en langues allemande, ukrainienne et anglaise, les trois textes faisant également foi.

En cas de différend, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement
fédéral d'Autriche :

WOLTE

Pour le Gouvernement
de l'Ukraine :

MARTSCHENKO

ANNEXE

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

Points de départ :

Points en Autriche

Points d'arrivée :

Points en Ukraine

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

Points de départ :

Points en Ukraine

Points d'arrivée :

Points en Autriche

C. La ou les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes pourront desservir des points intermédiaires et des points situés au-delà sans exercer de droits de trafic de cinquième liberté.

L'exercice éventuel des droits de cinquième liberté pourra être autorisé par accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.
