

No. 32233

**AUSTRIA
and
KUWAIT**

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Kuwait on
4 December 1979**

**Agreement amending the above-mentioned Agreement.
Signed at Vienna on 10 August 1994**

Authentic text: English.

Registered by Austria on 30 October 1995.

**AUTRICHE
et
KOWEÏT**

**Accord relatif au transport aérien (avec annexe). Signé au
Koweït le 4 décembre 1979**

**Accord modifiant l'Accord susmentionné. Signé à Vienne le
10 août 1994**

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Autriche le 30 octobre 1995.

AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT AND THE GOVERNMENT OF THE STATE OF KUWAIT

The Austrian Federal Government and the Government of the State of Kuwait, hereinafter called in this Agreement the Contracting Parties,

desiring to foster the development of air services between and beyond their respective territories,

having agreed to apply to these services the principles and provisions of the Convention on International Civil Aviation² and of the International Air Services Transit Agreement opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944,³

have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

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

- (a) "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 the Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof approved by both Contracting Parties.
- (b) "Aeronautical Authorities" means in the case of the Austrian Federal Government the Federal Ministry of Transport, in the case of the Government of the State of Kuwait the Directorate General of Civil Aviation and/or in both cases any other authority legally empowered to perform the functions exercised now by the said authorities;
- (c) "Designated Airline" means an airline that one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with Article 3 of this Agreement as being an airline which is to operate the agreed air services on the routes specified in accordance with paragraph (1) of Article 2 of this Agreement;
- (d) "Territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of that State;
- (e) "Air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo;
- (f) "International air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State;
- (g) "Airline" means any air transport enterprise offering or operating an international air service;
- (h) "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail;
- (i) "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.
- (j) The term "Tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.
- (k) "Schedule" means the schedule annexed to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph (3) of Article 13 of this Agreement. The Schedule forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Schedule except where otherwise provided.

¹ Came into force on 11 May 1980, i.e., 60 days after the Contracting Parties had informed each other (on 12 March 1980) of the completion of the required formalities, 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.

³ *Ibid.*, vol. 84, p. 389.

ARTICLE 2

Traffic Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its designated airline to establish and operate international air services on the routes specified in the appropriate section of the Schedule thereto (hereinafter called "agreed services" and "specified routes" respectively).

(2) Subject to the provisions of this Agreement, the designated airline of each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following privileges:

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party,
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes, and
- (c) to make stops in the said territory at the point or points specified for that route in the Schedule for the purpose of discharging and of taking on international traffic in passengers, mail and cargo.

ARTICLE 3

Designation and Authorisation

(1) The agreed air services on the routes specified in accordance with paragraph (1) of Article 2 of this Agreement may be started at any time, provided:

- (a) the Contracting Party to whom the rights specified in paragraph (2) of Article 2 have been granted, has designated an airline in writing, and
- (b) the Contracting Party granting these rights has authorised the designated airline to initiate the air services.

(2) The Contracting Party granting these rights shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, give without undue delay the said authorisation to operate the agreed air services, provided that a tariff in respect of the agreed services shall have been established in accordance with the provisions of Article 11 of this Agreement.

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

(4) Each Contracting Party may withhold the exercise of the privileges provided for in Article 2 of this Agreement from an airline designated by the other Contracting Party if such airline is not able to prove upon request that substantial ownership and effective control of such airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals or corporations.

ARTICLE 4

Revocation, Limitation and Imposition of Conditions

(1) Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by the designated airline of the other Contracting Party of the privileges specified in Article 2 of this Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by that airline of those privileges where the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in this Agreement; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is considered necessary to prevent further infringement of laws or regulations or is in the interest of aviation safety, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

(2) In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of both Contracting Parties shall not be prejudiced.

ARTICLE 5

Exemptions from Customs and other Duties and Charges

(1) Aircraft operated on international air services by the designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and 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) Supplies of fuels, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced in the territory of each Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use in the operation of international air services shall be exempt from all

national duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, even when those supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board. The materials referred to above may be required to be kept under customs supervision or control.

(3) The regular airborne equipment, spare parts, aircraft stores and supplies of fuels and lubricants 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, who may require that those materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

ARTICLE 6

Financial Provisions

Either Contracting Party undertakes to grant the other Contracting Party free transfer, at the official rate of exchange, of the excess of receipts over expenditure achieved on its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, mail shipments and freight by the designated airline of the other Contracting Party. Whenever the payments system between the Contracting Parties is governed by a special agreement, that agreement shall apply.

ARTICLE 7

Direct Transit Traffic

Passengers in transit across the territory of a Contracting Party shall be subject to a simplified form of customs and immigration control. Baggage and freight shall be exempt from customs duties, inspection fees and other national duties and charges if in direct transit.

ARTICLE 8

Capacity Provisions

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airline of each Contracting Party to operate air services on any route specified in accordance with paragraph (1) of Article 2 of this Agreement between their respective territories.

(2) In the operation of agreed air services on the routes specified in accordance with paragraph (1) Article 2 of this Agreement, the designated airline of either Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline operates over the whole routes or parts thereof.

(3) The agreed air services provided by a designated airline shall retain as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, mail and cargo, originating from or destined for the territory of the Contracting Party designating the airline.

The right of the designated airline of either Contracting Party to embark or disembark at the point in the territory of the other Contracting Party international traffic destined for or coming from third countries shall be in accordance with the principles that such traffic will be of a supplementary character and capacity shall be related to:

- (a) traffic demands between the territory of the Contracting Party designating the airline and the points on the specified routes;
- (b) traffic requirements of the areas through which the airline passes, after taking account of other transport services established by airline of the States comprising the area; and
- (c) the requirements of through airline operation.

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

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

ARTICLE 9

Approval of Flight Schedules

(1) The designated airlines shall communicate the flight schedules as agreed upon in accordance with Article 8 of this Agreement to the aeronautical authorities of the Contracting Parties not later than thirty days prior to the initiation of air services on the routes specified

in accordance with paragraph (1) of Article 2 of this Agreement. This shall likewise apply to later changes as well as before each summer and winter schedule.

(2) The aeronautical authorities receiving such flight schedules shall normally approve the schedules or suggest modifications thereto. In any case the designated airlines shall not commence their services before the schedules are approved by the aeronautical authorities concerned. This provision shall likewise apply to later changes.

(3) The flight schedules established for one season in accordance with the provisions of Article 8 and this Article shall remain in force for corresponding seasons until new flight schedules have been established.

ARTICLE 10

Information and Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statistical data as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by the designated airline of the first Contracting Party on the routes specified in accordance with paragraph (1) of Article 2 of this Agreement. Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried.

ARTICLE 11

Transport Tariffs

(1) The Tariffs on any agreed air service shall be established at reasonable levels due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service on the various routes (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned in consultation when necessary with other airlines operating over the whole or part of that route, and such agreement shall, whenever possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be submitted to these authorities at least 90 days prior to the proposed date of introduction of

these tariffs; in special cases, this time limit may be reduced, subject to the consent of said authorities.

(3) If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some reason a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

(4) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (2) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (3), the matter shall be referred to the Contracting Parties for settlement in accordance with the provisions of Article 14 of this Agreement.

(5) Pending determination of the tariffs in accordance with the provisions of this Article, the tariffs already in force shall prevail. Nevertheless a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than 12 months after the date on which it otherwise would have expired.

ARTICLE 12

Representation, Ticketing and Sales Promotion

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

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

ARTICLE 13

Consultations and Modifications

(1) Exchange of views shall take place as needed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in order to achieve close cooperation and agreement in all matters pertaining to the application of this Agreement.

(2) Each Contracting Party may at any time request consultations with the other Contracting Party for the purpose of amending this Agreement or the Schedule. Such consultations shall begin within a period of 60 days from the

date of receipt of such request. Any amendments to this Agreement agreed to as a result of such consultation shall be approved by each Contracting Party in accordance with its constitutional procedures and shall enter into force on the date of exchange of diplomatic notes indicating such approval.

(3) If the amendment relates only to the Schedule, the consultations shall be between the aeronautical authorities of both Contracting Parties. When these authorities agree on a new or revised Schedule, the agreed amendments shall come into force as soon as they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 14

Settlement of Disputes

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach within 60 days a settlement by negotiations they shall refer the dispute for decision to a person or body or at the request of one of the Contracting Parties to an arbitration tribunal.

The arbitration tribunal shall be composed as follows:

- (a) Each Contracting Party shall nominate an arbitrator; if one Contracting Party fails to nominate its arbitrator within 60 days, such arbitrator shall be nominated by the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation at the request of the other Contracting Party.
- (b) The third arbitrator, who shall be a national of a third state and who shall preside the arbitral tribunal, shall be nominated either,
 - (i) by agreement between the Contracting Parties; or
 - (ii) if within 60 days the Contracting Parties do not so agree, by appointment of the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation by the request of either Contracting Party.

(3) The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on both Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the Chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other

respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

ARTICLE 15

Conformity with Multilateral Conventions

In the event of a general multilateral air transport convention accepted by the Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention shall prevail. Any discussions with a view to determining the extent to which this Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention, shall take place in accordance with paragraph (2) of Article 13 of this Agreement.

ARTICLE 16

Termination

Either Contracting Party may at any time notify the other in writing through diplomatic channels of its decision to terminate this Agreement. A copy of the notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organisation. If such notice is given, this Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt by the other Contracting Party of the notice to terminate, unless by agreement between the Contracting Parties the notice under reference is withdrawn before the expiry of that period. If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the date of receipt by the International Civil Aviation Organisation of its copy.

ARTICLE 17

Registration

This Agreement, the Schedule and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 18

Titles

Titles are inserted in this Agreement at the head of each article for the purpose of reference and convenience and in no way to define, limit or describe the scope or intent of this Agreement.

ARTICLE 19

Entry into force

This Agreement shall come into force sixty (60) days after the exchange of diplomatic notes, stating that the formalities required by the national legislation of each Contracting Party have been completed.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done in two originals at Kuwait this Fourth day of December of the year One Thousand Nine Hundred Seventy Nine in the English language.

For the Austrian Federal
Government:

FRANZ BOGEN
Head of Transport Department,
Ministry of Foreign Affairs

For the Government
of the State of Kuwait:

YACOUB Y. AL SAGUER
Deputy Director General
of Civil Aviation

ANNEX

SCHEDULE

A. Routes to be operated in both directions by the airline designated by the Austrian Federal Government

1. Points of Origin	2. Points of Destination
Points in the territory of the Republic of Austria	Kuwait

B. Routes to be operated in both directions by the airline designated by the Government of the State of Kuwait

1. Points of Origin	2. Points of Destination
Points in the territory of the State of Kuwait	Vienna

C. Intermediate points and points beyond may be served by the designated airline of each Contracting Party without exercising fifth freedom traffic rights.

AGREEMENT¹ AMENDING THE AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT AND THE GOVERNMENT OF THE STATE OF KUWAIT

Article 12 (bis)

Aviation Security

(1) The Contracting Parties reaffirm, consistent with their rights and obligations under international law, that their obligations to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference form an integral part of this Agreement. 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 1963² the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970³ and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971,⁴ and any other convention on aviation security to which the Contracting Parties shall become party.

(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 standards and, so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Chicago Convention, and shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions. In this paragraph the reference to aviation security standards include any difference notified by the Contracting Party concerned.

(4) Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and aircraft stores prior to and during boarding or loading and that those measures are adjusted to meet the increase in the threat. Each Contracting Party agrees that its airlines may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) required by the other Contracting Party for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall also act favourably upon 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 as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life such incident or threat.

(6) When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. These consultations will be aimed to reach an agreement upon the measures suitable to eliminate the more immediate reasons of worry and to adopt in the

¹ Came into force on 29 July 1995, the date of an exchange of diplomatic notes (of 19 March and 29 July 1995) by which the Contracting Parties informed each other that it had been approved pursuant to their constitutional procedures, in accordance with article 13 (2) of the Agreement of 4 December 1979.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

³ *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

⁴ *Ibid.*, vol. 974, p. 177, and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to volume 974).

framework of the ICAO security standards, the actions necessary to establish the appropriate conditions of security.

(7) Each Contracting Party shall take such measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which has landed in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

Article 9

(1) The designated airlines shall communicate the flight schedules in accordance with Article 8 of this Agreement to the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties not later than thirty days prior to the initiation of the air services on the routes specified in accordance with paragraph (1) of Article 2 of this Agreement. This shall likewise apply to later changes as well as before each summer and winter schedule.

Done at Vienna, on 10 August 1994

For the Delegation
of Austria:

WERNER KÖNIG

For the Delegation
of Kuwait:

JABER MUBARAK AL-SABAH

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL D'AUTRICHE
ET LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT DU KOWEÏT RELATIF
AU TRANSPORT AÉRIEN

Le Gouvernement fédéral d'Autriche et le Gouvernement de l'Etat du Koweït, ci-après dénommés dans le présent Accord les Parties contractantes,

Désireux de favoriser le développement des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Ayant décidé d'appliquer à ces services les principes et dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale² et de l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux, ouverts à la signature à Chicago le 7 décembre 1944³,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord et à moins que le texte et le contexte en décident autrement :

a) Le terme « la Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée au titre de l'Article 90 de la Convention et tout amendement des Annexes ou de la Convention au titre des Articles 90 et 94 de ladite Convention approuvés par les deux Parties contractantes.

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend dans le cas du Gouvernement fédéral d'Autriche du Ministère fédéral des transports, dans le cas du Gouvernement de l'Etat du Koweït de la Direction générale de l'aviation civile ou, dans les deux cas, de tout autre organisme également habilité à remplir les fonctions exercées actuellement par lesdites autorités.

c) L'expression « entreprise de transport aérien désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien que l'une des Parties contractantes aura désignée par écrit à l'autre Partie contractante, conformément à l'article 3 du présent Accord, comme étant l'entreprise de transport aérien devant exploiter les services aériens convenus sur les routes spécifiées, conformément au paragraphe 1 de l'article 2 du présent Accord.

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.

¹ Entré en vigueur le 11 mai 1980, soit 60 jours après que les Parties contractantes s'étaient informées (le 12 mars 1980) de l'accomplissement des formalités requises, 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, pp. 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.

³ *Ibid.*, vol. 84, p. 389.

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.

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

i) 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.

j) Le terme « tarif » désigne les prix à acquitter pour le transport de passagers et de marchandises ainsi que les conditions auxquelles lesdits prix s'appliquent, y compris les prix et conditions applicables aux agences et autres services auxiliaires, mais non comprises la rémunération et les conditions applicables au transport de courrier.

k) L'expression « Tableau des routes » désigne le tableau annexé au présent Accord ou les modifications qui lui seront apportées conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 13 du présent Accord. Le Tableau des routes fait partie intégrante du présent Accord et, sauf indication contraire, toute mention de l'Accord vise aussi le Tableau.

Article 2

OCTROI DE DROITS

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans le présent Accord de façon à permettre à l'entreprise de transport aérien qu'elle aura désignée d'établir et d'exploiter des services aériens sur les routes indiquées dans la section pertinente du Tableau des routes ci-joint (ci-après dénommés respectivement « les services convenus » et « les routes indiquées »).

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise de transport aérien désignée par chaque Partie contractante aura le droit au cours des opérations d'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée :

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

b) De faire des escales non commerciales sur ledit territoire; et

c) D'y faire escale aux points de ladite route indiqués dans le Tableau en vue de débarquer ou d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier.

Article 3

DÉSIGNATIONS ET AUTORISATION

1. Les services aériens convenus sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 1 de l'article 2 du présent Accord peuvent être opérationnels à tout moment, à condition que :

a) La Partie contractante à laquelle les droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 2 ont été accordés ait désigné par écrit une compagnie aérienne et

b) La Partie contractante accordant ces droits ait autorisé la compagnie aérienne désignée à démarrer les services aériens.

2. La Partie contractante qui accorde lesdits droits donne, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, sans retard inconsideré lesdites autorisations concernant l'exploitation des services aériens convenus, à condition qu'un tarif relatif aux services convenus ait été établi conformément aux dispositions de l'article 11 du présent Accord.

3. La compagnie aérienne désignée par l'une ou l'autre Partie contractante peut être obligée de prouver à l'autre Partie contractante qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et les réglementations normalement et raisonnablement appliquées par ladite Partie contractante pour l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante peut refuser d'accorder la jouissance des privilèges prévus à l'article 2 du présent Accord à une compagnie aérienne désignée par l'autre Partie contractante si elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété de la compagnie aérienne désignée et le contrôle effectif de ladite compagnie sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée, de ses ressortissants ou de ses sociétés.

Article 4

RÉVOCATION, LIMITATION ET IMPOSITION DE CONDITIONS

1. Chacune des Parties contractantes aura le droit de suspendre l'exercice par une entreprise de transport aérien désignée des privilèges spécifiés dans l'article 2 du présent Accord ou d'imposer les conditions qu'elle pourra juger nécessaires à l'exercice desdits privilèges par ladite entreprise au cas où celle-ci ne se conformerait pas aux lois et règlements de la Partie contractante accordant lesdits privilèges ou, à d'autres égards, n'exploiterait pas les services convenus conformément aux conditions prescrites dans le présent Accord; il est entendu toutefois qu'à moins qu'une suspension ou une imposition immédiate de conditions ne soit jugée indispensable pour éviter que les lois ou règlements en question ne continuent d'être enfreints, ou pour assurer la sécurité de la navigation aérienne, cette faculté ne sera exercée qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

2. Aucune mesure prise par une Partie contractante conformément aux dispositions du présent article ne porte préjudice aux droits de l'autre Partie contractante.

Article 5

EXONÉRATIONS DE DROIT DE DOUANE ET AUTRES DROITS ET CHARGES

1. Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise de transport aérien désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes, ainsi que leur équipement normal, les pièces détachées, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord sont exemptés de tout droit de douane, frais d'inspection et autres redevances similaires à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que cet équipement et que ces approvisionnements demeurent à bord jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Les carburants, lubrifiants, pièces détachées, équipement normal et approvisionnements introduits sur le territoire de cette Partie contractante par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ou pour son compte ou embarqués à bord de l'aéronef exploité par ladite entreprise désignée et devant être exclusivement utilisés aux fins de l'exploitation de services aériens internationaux, seront exonérés des droits et charges nationaux, y compris les droits de douane et les frais d'inspection imposés sur le territoire de la première Partie contractante, même lorsque lesdits articles et approvisionnements doivent être utilisés sur des parties du voyage exécutées au-dessus du territoire de la Partie contractante sur lequel ils ont été embarqués. Les matériaux visés ci-dessus peuvent être soumis à une supervision ou à un contrôle douanier.

3. L'équipement normal des aéronefs, les pièces détachées, les approvisionnements de bord et les carburants et lubrifiants se trouvant à bord des aéronefs de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'approbation des autorités douanières de cette dernière qui peuvent exiger que ces matériaux soient placés sous leur supervision jusqu'au moment où ils sont réexportés ou écoulés de toute autre manière, conformément aux règlements douaniers.

Article 6

DISPOSITIONS FINANCIÈRES

Chacune des Parties contractantes s'engage à accorder à l'autre Partie la liberté de transfert, au taux de change officiel, de l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé sur son territoire à l'occasion du transport de passagers, de bagages, de courrier et de marchandises par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante. Dans tous les cas où le système de paiement entre les Parties contractantes est régi par un accord spécial, ledit accord s'applique.

Article 7

TRAFIC DE TRANSIT DIRECT

Les passagers en transit sur le territoire d'une Partie contractante ne font l'objet que d'une forme de contrôle simplifié. Les bagages et les marchandises sont exonérés de droits de douane, de droits d'inspection et des autres droits et charges nationaux s'ils sont en transit direct.

Article 8

DISPOSITIONS RELATIVES À LA CAPACITÉ

1. L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante aura la faculté d'exploiter dans des conditions équitables et égales les services aériens convenus sur une quelconque des routes spécifiées, conformément au paragraphe 1 de l'article 2 du présent Accord entre leurs territoires respectifs.

2. Dans l'exploitation des services aériens convenus sur les routes spécifiées, conformément au paragraphe 1 de l'article 2 du présent Accord, l'entreprise de transport aérien désignée de chacune des Parties contractantes tient compte des intérêts de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie, de façon à ne pas affecter indûment les services que cette dernière assure sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services aériens convenus assurés par une entreprise de transport aérien désignée auront avant tout pour objectif de fournir, moyennant un coefficient de remplissage raisonnable, la capacité correspondante aux besoins actuels et prévisibles du transport de passagers, de courrier, de marchandises à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise.

Le droit de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes d'embarquer ou de débarquer sur un point du territoire de l'autre Partie contractante, en trafic international, des passagers, des marchandises ou du courrier à destination ou en provenance de pays tiers sera subordonné aux principes selon lesquels ledit trafic n'aura qu'un caractère supplémentaire et la capacité devra être proportionnée :

a) Aux exigences du trafic entre le territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise et les points sur les routes spécifiées;

b) Aux exigences du trafic dans la région desservie par le service convenu, compte tenu des autres services de transport aérien assurés par les entreprises des Etats de la région;

c) Aux exigences de l'exploitation des services long courrier.

4. Pour assurer un traitement égal et juste aux compagnies aériennes désignées, les compagnies doivent convenir en temps voulu des fréquences de leurs services réguliers, du type d'aéronefs à utiliser et des horaires, y compris les jours d'exploitation ainsi que les heures estimées d'arrivée et de départ.

5. Si les entreprises de transport aérien désignées ne peuvent se mettre d'accord sur les horaires mentionnés ci-dessus, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent de résoudre le problème.

Article 9

APPROBATION DES HORAIRES

1. Les entreprises de transport aérien désignées communiquent les horaires convenus, conformément à l'article 8 du présent Accord, aux autorités aéronautiques des Parties contractantes au plus tard trente jours avant le début du service aérien sur les routes spécifiées, conformément au paragraphe 1 de l'article 2 du

présent Accord. Ces dispositions s'appliquent également aux modifications ultérieures ainsi qu'avant chaque horaire d'été et d'hiver.

2. Les autorités aéronautiques qui reçoivent ces horaires les approuvent normalement ou suggèrent des modifications à y apporter. Dans tous les cas, les compagnies aériennes désignées ne commencent pas leurs services avant que les horaires soient approuvés par les autorités aéronautiques concernées. Ces dispositions s'appliquent de même aux modifications ultérieures.

3. Les horaires établis pour une saison, conformément aux dispositions de l'article 8 et du présent article, demeurent en vigueur pour les saisons correspondantes jusqu'à ce que de nouveaux horaires aient été établis.

Article 10

INFORMATION ET STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante sur leur demande, les données périodiques ou autres données statistiques qui pourront être raisonnablement nécessaires afin de passer en revue la capacité offerte par l'entreprise désignée de la première Partie contractante sur les routes spécifiées conformément au paragraphe 1 de l'article 2 du présent Accord. Lesdites données comprendront toutes les informations nécessaires pour déterminer le volume du trafic transporté.

Article 11

TARIFS DES TRANSPORTS

1. Les tarifs à appliquer sur n'importe quel service aérien convenu seront établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation permanente et notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice raisonnable, des caractéristiques du service sur les diverses routes (normes de vitesse et d'accueil par exemple), ainsi que les tarifs appliqués par les autres entreprises de transport aérien pour une partie quelconque de la route spécifiée. Lesdits tarifs seront fixés conformément aux dispositions ci-après du présent article.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article seront si possible fixés d'un commun accord pour ce qui est de chacune des routes spécifiées entre les compagnies aériennes désignées intéressées en consultation, le cas échéant, avec les autres compagnies aériennes exploitant la totalité ou une partie de ladite route et ces accords seront, chaque fois que possible, réalisés en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du transport aérien international. Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et seront présentés à ces autorités 90 jours au moins avant la date proposée pour l'entrée en vigueur desdits tarifs; dans des cas spéciaux, ce délai peut être réduit sous réserve du consentement desdites autorités.

3. Si les entreprises de transport aérien désignées ne parviennent pas à s'entendre ou si, pour toute autre raison, il s'avère impossible de convenir de tarifs conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités

aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de fixer le tarif par voie d'accord entre elles.

4. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre au sujet de l'approbation d'un tarif qui leur est soumis en application du paragraphe 2 du présent article ou de la fixation d'un tarif en vertu du paragraphe 3, la question est renvoyée aux Parties contractantes pour règlement, conformément aux dispositions de l'article 14 du présent Accord.

5. En attendant la fixation des tarifs conformément aux dispositions du présent article, ceux déjà en vigueur prévaudront. Il est entendu, toutefois, qu'un tarif ne pourra pas être maintenu en vigueur en vertu du présent paragraphe pendant une période dépassant 12 mois après la date à laquelle il aurait autrement expiré.

Article 12

REPRÉSENTATION, DÉLIVRANCE DE BILLETS ET PROMOTION DES VENTES

1. L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante aura des possibilités égales pour employer, sous réserve de la législation et de la réglementation de l'autre Partie contractante, du personnel technique et commercial pour fournir les services convenus sur les routes spécifiées et pour établir et faire fonctionner des bureaux dans le territoire de l'autre Partie contractante.

2. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante auront de plus les mêmes possibilités en ce qui concerne la délivrance de tout type de document de transport et la publicité ou la promotion des ventes dans le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 13

CONSULTATIONS ET MODIFICATIONS

1. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront selon que de besoin en vue d'assurer une entente et une collaboration étroites touchant toutes les questions relatives à l'application du présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment demander à l'autre Partie contractante des consultations afin de modifier le présent Accord ou le Tableau. Ces consultations commenceront dans un délai de 60 jours à compter de la date de la réception d'une demande à cet effet. Tout amendement au présent Accord convenu à la suite desdites consultations sera approuvé par chacune des Parties contractantes conformément à ses procédures constitutionnelles et entrera en vigueur à la date de l'échange des notes diplomatiques indiquant qu'il a été approuvé.

3. Si l'amendement ne porte que sur le Tableau, les consultations auront lieu entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Lorsque lesdites autorités s'entendent sur un nouveau Tableau ou un Tableau révisé, les amendements convenus entrent en vigueur dès qu'ils ont été confirmés par un échange de notes diplomatiques.

Article 14

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

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

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas dans un délai de 60 jours à un règlement par voie de négociations, elles soumettront le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme ou encore à la demande de l'une d'entre elles, d'un tribunal arbitral.

Ce tribunal arbitral sera composé de la façon suivante :

a) Chaque Partie contractante nommera un arbitre; si l'une d'entre elles ne nomme pas son arbitre dans un délai de 60 jours, cet arbitre sera désigné par le Président du Conseil de l'aviation civile internationale à la demande de l'autre Partie contractante;

b) Le troisième arbitre, qui sera un ressortissant d'un pays tiers et qui présidera le tribunal arbitral, sera désigné soit :

i) Par accord entre les deux Parties contractantes; ou

ii) Si les Parties contractantes ne se sont pas mises d'accord dans un délai de 60 jours, par nomination du Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante.

3. Le tribunal arbitral prend ses décisions à la majorité des voix. Ces décisions lient les deux Parties contractantes. Chaque Partie contractante prend à sa charge les frais de son propre arbitre et ceux de sa représentation lors de la procédure devant le tribunal arbitral. Les frais relatifs au président et les autres dépenses sont supportés à parts égales par les deux Parties contractantes. A tous les autres égards, le tribunal arbitral établit lui-même sa propre procédure.

Article 15

CONFORMITÉ AVEC LES CONVENTIONS MULTILATÉRALES

Au cas où une convention générale multilatérale relative aux transports aériens acceptée par les Parties contractantes entrerait en vigueur, les dispositions de ladite convention prévaudront. Toute discussion visant à déterminer la mesure dans laquelle le présent Accord est remplacé, modifié ou complété par les dispositions de la convention multilatérale, sera organisée conformément au paragraphe 2 de l'article 13 du présent Accord.

Article 16

DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier l'autre par écrit et par la voie diplomatique de son intention de mettre fin au présent Accord. Le double de la notification sera envoyé simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si pareille notification est donnée, le présent Accord prendra fin douze mois après la date à laquelle l'autre Partie l'aura reçue, à moins qu'elle ne

soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée être parvenue quatorze jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 17

ENREGISTREMENT

Le présent Accord, le Tableau et toutes les modifications qui leur seront apportées seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18

TITRES

Les titres ont été insérés dans le présent Accord en tête de chaque article à seule fin de référence et de commodité et ne définissent, ne limitent ni ne décrivent aucunement la portée ou l'objet du présent Accord.

Article 19

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur soixante jours après l'échange de notes diplomatiques déclarant que les formalités requises par la législation nationale de chaque Partie contractante ont été accomplies.

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

FAIT en deux exemplaires originaux au Koweït le 4 décembre mil neuf cent soixante-dix-neuf en anglais.

Pour le Gouvernement
fédéral d'Autriche :

Le Directeur du Département
des transports,
Ministère des affaires étrangères,

FRANZ BOGEN

Pour le Gouvernement
de l'Etat du Koweït :

Le Directeur général adjoint
de l'aviation civile,

YACOUB Y. AL SAGUER

ANNEXE

TABLEAU

A. Routes à exploiter dans les deux sens par la compagnie aérienne désignée par le Gouvernement fédéral autrichien :

1. <i>Points d'origine</i>	2. <i>Points de destination</i>
Points dans le territoire de la République d'Autriche	Koweït

B. Routes à exploiter dans les deux sens par la compagnie aérienne désignée par le Gouvernement de l'Etat du Koweït :

1. <i>Points d'origine</i>	2. <i>Points de destination</i>
Points dans le territoire de l'Etat du Koweït	Vienne

C. Les points intermédiaires et les points au-delà peuvent être desservis par la compagnie aérienne désignée de chaque Partie contractante sans exercer les droits de trafic de cinquième liberté.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ MODIFIANT L'ACCORD RELATIF AU TRANSPORT
AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL D'AUTRI-
CHE ET LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT DU KOWEÏT

Article 12 b

SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. Conformément à leurs droits et devoirs aux termes du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leurs obligations réciproques de protéger la sécurité de l'aviation civile contre toute intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans restreindre la portée générale de leurs droits et devoirs aux termes du droit international, les Parties contractantes se conforment en particulier aux dispositions concernant la sécurité aérienne de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, ouverte à la signature à Tokyo, le 14 septembre 1963², de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, ouverte à la signature à La Haye, le 6 décembre 1970³, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouverte à la signature à Montréal, le 23 septembre 1971⁴, ainsi que de tout autre accord multilatéral régissant la sécurité de l'aviation civile, qui a un caractère exécutoire à l'égard des deux Parties contractantes.

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

3. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux normes de sécurité aérienne et, dans la mesure où elles leur sont appliquées, aux pratiques recommandées établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexe à la Convention de Chicago et exigeront que les exploitants d'aéronefs immatriculés sous son pavillon, ainsi que les exploitants qui relèvent d'un établissement commercial principal dont le domicile est situé dans son territoire et les exploitants d'aéroports situés sur son territoire agissent en conformité avec lesdites dispositions relatives à la sécurité aérienne. Dans le présent paragraphe, la référence aux normes de sécurité aérienne inclut toute différence notifiée par la Partie contractante concernée.

4. Chaque Partie contractante veillera à ce que des mesures soient effectivement prises dans son territoire pour protéger les aéronefs, contrôler les passagers et leurs bagages à main, et pour exécuter les vérifications appropriées sur l'équipage, la cargaison, y compris les bagages de soute, et les magasins de l'aéronef avant et

¹ Entré en vigueur le 29 juillet 1995, date d'un échange de notes diplomatiques (des 19 mars et 29 juillet 1995) par lesquelles les Parties contractantes se sont informées qu'il avait été approuvé selon leurs procédures constitutionnelles, conformément au paragraphe 2 de l'article 13 de l'Accord du 4 décembre 1979.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

³ *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

⁴ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

pendant le chargement ou le déchargement et que ces mesures soient appliquées de façon à répondre à l'intensification de la menace. Chaque Partie contractante convient qu'il peut être exigé de ses compagnies aériennes d'observer les dispositions concernant la sécurité aérienne mentionnée dans le paragraphe 3, demandée par l'autre Partie contractante pour entrer dans le territoire de cette autre Partie contractante, le quitter ou y séjourner. Chaque Partie contractante donnera également une suite favorable à toute demande émanant de l'autre Partie contractante concernant des mesures spéciales de sécurité de caractère raisonnable pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident tendant à la capture illicite d'un aéronef ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un aéronef, de ses passagers et de son équipage, ou de la sécurité d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, chacune des Parties contractantes apporte son aide à l'autre Partie contractante en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées en vue de mettre fin rapidement et sans danger à cet incident ou menace d'incident.

6. Lorsqu'une Partie contractante a des raisons valables de croire que l'autre Partie contractante s'est écartée des dispositions du présent article, les autorités aéronautiques de la première Partie contractante peuvent demander la tenue immédiate de consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Lesdites consultations viseront à réaliser un accord sur les mesures adéquates pour éliminer les raisons les plus immédiates d'inquiétude et pour adopter dans le cadre des normes de sécurité de l'OACI les mesures nécessaires pour établir des conditions de sécurité appropriées.

7. Chaque Partie contractante prendra les mesures jugées praticables pour garantir qu'un aéronef victime d'une saisie illégale ou autres actes d'interférence illégale qui a atterri dans son territoire soit maintenu au sol, à moins que son départ ne soit nécessité par l'obligation absolue de protéger la vie humaine. Lorsque c'est possible, lesdites mesures seront prises après des consultations mutuelles.

Article 9

1. Les entreprises de transport aérien désignées communiqueront les horaires des vols, conformément à l'article 8 du présent Accord, aux autorités aéronautiques des Parties contractantes au plus tard trente jours avant l'inauguration des services aériens sur les routes spécifiées, conformément au paragraphe 1 de l'article 2 du présent Accord. Cette disposition sera également valable pour les changements ultérieurs et avant chaque horaire d'été et d'hiver.

FAIT à Vienne le 10 août 1994

Pour la délégation
de l'Autriche :

WERNER KÖNIG

Pour la délégation
du Koweït :

JABER MUBARAK AL-SABAH