

No. 32235

**AUSTRIA
and
SOUTH AFRICA**

**Air Services Agreement (with annex). Signed at Cape Town
on 20 February 1995**

Authentic texts: German and English.

Registered by Austria on 30 October 1995.

**AUTRICHE
et
AFRIQUE DU SUD**

**Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé au
Cap le 20 février 1995**

Textes authentiques : allemand et anglais.

Enregistré par l'Autriche le 30 octobre 1995.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

LUFTVERKEHRSABKOMMEN ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG UND DER REGIERUNG DER REPUBLIK SÜDAFRIKA

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung der Republik Südafrika, (in der Folge die "Vertragsparteien" genannt);

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

In Anerkennung der Wichtigkeit des Luftverkehrs als Mittel, die Freundschaft, das Verständnis und die Zusammenarbeit zwischen Völkern der beiden Länder zu begründen und zu bewahren;

Vom Wunsche geleitet, zum Fortschritt des internationalen Luftverkehrs beizutragen; und

Vom Wunsche geleitet, ein Abkommen zum Zwecke der Einrichtung des Flugverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus abzuschließen;

Haben folgendes vereinbart:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

Für die Anwendung dieses Abkommens, sofern nicht der Zusammenhang etwas anderes erfordert -

- (a) bedeutet der Ausdruck "die Konvention" das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt und schließt jeden gemäß Artikel 90 dieser Konvention angenommenen Anhang sowie alle Änderungen des Anhangs oder der Konvention gemäß deren Artikel 90 und 94 ein, sofern diese für beide Vertragsparteien in Kraft getreten sind;

- (b) bedeutet der Ausdruck "Luftfahrtbehörden" im Falle der Österreichischen Bundesregierung den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und im Falle der Regierung der Republik Südafrika den für die Zivilluftfahrt verantwortlichen Minister, oder in beiden Fällen jede andere Behörde, die zur Wahrnehmung der von den genannten Behörden ausgeübten Funktionen gesetzlich befugt ist;
- (c) bedeutet der Ausdruck "Abkommen" das vorliegende Abkommen, den unter Anwendung desselben erstellten Anhang, sowie alle Änderungen des Abkommens oder seines Anhangs;
- (d) bedeutet der Ausdruck "vereinbarte Fluglinien" planmäßige Luftverkehrsverbindungen auf den im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Strecken zum Zwecke des Transportes von Fluggästen und Fracht in Übereinstimmung mit den vereinbarten Kapazitätsberechtigungen, und "festgelegte Flugstrecke" eine Flugstrecke, die im Anhang dieses Abkommens festgelegt wird;
- (e) haben die Ausdrücke "Fluglinie", "internationale Fluglinie", "Fluglinienunternehmen" und "nicht-gewerbliche Landung" die ihnen jeweils in Artikel 96 der Konvention gegebene Bedeutung;
- (f) bedeutet der Ausdruck "Bordausrüstung" Gegenstände, ausgenommen mobile Vorräte und Ersatzteile, für die Verwendung an Bord eines Luftfahrzeuges während des Fluges, einschließlich Erste Hilfe- und Überlebensausrüstung;
- (g) schließt der Ausdruck "Fracht" Post mit ein;
- (h) bedeutet der Ausdruck "namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen" ein oder mehrere Fluglinienunternehmen, die in Übereinstimmung mit

Artikel 3 (Designierung und Bewilligung) dieses Abkommens namhaft gemacht und zugelassen wurden;

- (i) bedeutet der Ausdruck "Ersatzteile" Reparatur- oder Ersatzteile, die einem Luftfahrzeug eingesetzt werden können, einschließlich Motoren;
- (j) bedeutet der Ausdruck "Tarife" die Preise, die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen eingehoben werden, sowie die Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, jedoch ausschließlich der Entgelte und Bedingungen für die Beförderung von Post; und
- (k) hat der Ausdruck "Hoheitsgebiet" in Bezug auf einen Staat die ihm in Artikel 2 der Konvention gegebene Bedeutung.

Artikel 2

Gewährung von Verkehrsrechten

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei für die Einrichtung und den Betrieb eines internationalen Fluglinienverkehrs auf den im Anhang festgelegten Flugstrecken durch ihr namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen die in diesem Abkommen angeführten Rechte.
2. Das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei hat vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Abkommens die folgenden Rechte -
 - (a) das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
 - (b) in diesem Hoheitsgebiet Landungen zu nicht-gewerblichen Zwecken durchzuführen; und

- (c) bei Betrieb einer vereinbarten Fluglinie im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Landungen durchzuführen, um Fluggäste und Frachtgut im internationalen Verkehr aufzunehmen und abzusetzen.
3. Keine Bestimmung in Absatz 2 dieses Artikels ist dahingehend auszulegen, daß dem Fluglinienunternehmen der einen Vertragspartei das Recht eingeräumt wird, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste und Frachtgut, die für einen anderen Punkt im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind, zur entgeltlichen Beförderung aufzunehmen.
4. Falls aufgrund einer bewaffneten Auseinandersetzung, politischer Unruhen oder Entwicklungen, oder besonderer und ungewöhnlicher Umstände das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei nicht in der Lage ist, einen Flug auf den gewohnten Strecken zu betreiben, so wird die andere Vertragspartei nach besten Kräften bemüht sein, den weiteren Betrieb eines solchen Fluges durch geeignete vorübergehende Umstellung von solchen Strecken auf Grund einer gemeinsam von den entsprechenden Behörden der Vertragsparteien zu treffenden Entscheidung zu erleichtern.

Artikel 3

Designierung und Bewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, der anderen Vertragspartei schriftlich ein oder mehrere Fluglinienunternehmen (in der Folge als "Fluglinienunternehmen" bezeichnet) für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien auf den festgelegten Flugstrecken namhaft zu machen, sowie jede Designierung eines Fluglinienunternehmens schriftlich zurückzuziehen.

2. Der Betrieb der vereinbarten Fluglinien kann jederzeit, teilweise oder vollständig, aufgenommen werden, aber nicht bevor -
 - (a) die Vertragspartei, welcher die Rechte eingeräumt wurden, ein Fluglinienunternehmen für die festgelegte Flugstrecke gemäß Absatz 1 namhaft gemacht hat; und
 - (b) die die Rechte einräumende Vertragspartei innerhalb der kürzestmöglichen Zeit und nach Maßgabe der Bestimmungen des Artikels 4 (Widerruf und Beschränkung von Bewilligungen), dem betreffenden Fluglinienunternehmen die entsprechende Betriebsbewilligung erteilt hat.
3. Zwecks Erteilung der entsprechenden Betriebsbewilligung gemäß Absatz 2 können die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei von einem von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, die durch die Gesetze und Vorschriften vorgeschriebenen Bedingungen zu erfüllen, die üblicherweise von diesen Behörden in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der Konvention auf den Betrieb des internationalen Flugverkehrs angewendet werden.

Artikel 4

Widerruf und Beschränkung von Bewilligungen

1. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei haben einem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei gegenüber das Recht, die in Artikel 3 (Designierung und Bewilligung) dieses Abkommens genannte Bewilligung zurückzuhalten, sie zu widerrufen oder auszusetzen, oder jederzeit während der Ausübung der Rechte durch das betroffene namhaft gemachte Fluglinienunternehmen, vorübergehend oder ständig, Bedingungen aufzuerlegen -

- (a) falls das Fluglinienunternehmen die Bedingungen der Gesetze und Vorschriften, die üblicherweise von den Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei in Übereinstimmung mit der Konvention angewendet werden, nicht erfüllt oder diese Gesetze und Vorschriften nicht befolgt;
 - (b) falls die Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei nicht überzeugt sind, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Kontrolle des Fluglinienunternehmens bei der Vertragspartei, die das Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat, oder bei deren Staatsangehörigen liegen; oder
 - (c) falls das Fluglinienunternehmen es unterläßt, den Betrieb gemäß den durch dieses Abkommen vorgeschriebenen Bedingungen durchzuführen.
2. Die in Absatz 1 aufgezählten Rechte werden nur nach Beratungen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei gemäß Artikel 18 (Beratungen) ausgeübt, es sei denn, daß sofortiges Handeln unbedingt erforderlich ist, um weitere Verstöße gegen die vorangeführten Gesetze und Vorschriften hintanzuhalten.

Artikel 5

Anwendung von Gesetzen, Vorschriften und Verfahren

1. Die Gesetze, Vorschriften und Verfahren beider Vertragsparteien über den Einflug in oder Ausflug aus ihrem Hoheitsgebiet durch im internationalen Luftverkehr eingesetzte Luftfahrzeuge oder über den Betrieb und Verkehr solcher Luftfahrzeuge sind von dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei ab seinem Einflug in das und bis zu einschließlich seinem Ausflug aus dem erwähnten Hoheitsgebiet zu befolgen.

2. Die Gesetze, Vorschriften und Verfahren der einen Vertragspartei über Eintritt und Aufenthalt in und Austritt aus ihrem Hoheitsgebiet durch Fluggäste, Besatzung, Fracht und Luftfahrzeuge (einschließlich der Gesetze und Vorschriften über Einreise, Abfertigung, Flugsicherheit, Einwanderung, Reisepässe, Zoll und Quarantäne, oder, im Falle von Post, der Postgesetze und -vorschriften) sind auf die Fluggäste, Besatzung, Fracht und das Luftfahrzeug eines namhaft gemachten Fluglinienunternehmens der anderen Vertragspartei anwendbar während sie sich im Hoheitsgebiet der ersterwähnten Vertragspartei befinden. Solche Gesetze und Vorschriften werden von jeder Vertragspartei in gleicher Weise auf die Fluggäste, Besatzung, Fracht und Luftfahrzeuge aller Länder ohne Unterschied hinsichtlich der Nationalität des Fluglinienunternehmens angewendet.

Artikel 6

Anerkennung von Zeugnissen und Ausweisen

1. Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Ausweise, die von einer Vertragspartei ausgestellt oder für gültig erklärt wurden und noch gültig sind, sind von der anderen Vertragspartei für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien als gültig anzuerkennen, vorausgesetzt, daß diese Zeugnisse und Ausweise entsprechend und in Übereinstimmung mit den gemäß der Konvention erstellten Normen ausgestellt oder für gültig erklärt wurden. Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, für Flüge, die auf Grund der Rechte gemäß Artikel 2, Absatz 2 (Gewährung von Verkehrsrechten) unternommen werden, die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Ausweisen zu verweigern, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei ausgestellt oder von einem anderen Staat für gültig erklärt wurden.

2. Sollten die Rechte oder Bedingungen der Ausweise oder Zeugnisse, die von der einen Vertragspartei ausgestellt oder für gültig erklärt wurden, eine Abweichung von den gemäß der Konvention erstellten Normen erlauben, und ist diese Abweichung der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation bekanntgegeben worden, können die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei, unbeschadet der Rechte der ersterwähnten Vertragspartei gemäß Artikel 16, Absatz 2 (Sicherheit), Beratungen mit den Luftfahrtbehörden der ersterwähnten Vertragspartei gemäß Artikel 18 (Beratungen) dieses Abkommens zwecks Feststellung verlangen, ob die in Frage stehende Praxis für sie annehmbar ist. Kann eine zufriedenstellende Einigung nicht erzielt werden, so wäre die Anwendung des Artikels 4 (Widerruf und Beschränkung von Bewilligungen) dieses Abkommens begründet.

Artikel 7

Zölle und andere Abgaben

1. Die von dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der einen Vertragspartei auf vereinbarten Fluglinien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie deren übliche Ausrüstung, Vorräte an Treibstoff, Schmierölen (einschließlich hydraulischer Flüssigkeiten) und Schmierstoffen, technische Verbrauchsgüter, Ersatzteile, Bordvorräte (einschließlich Nahrungsmittel, Getränke, Spirituosen, Tabak und anderer Erzeugnisse zum Verkauf an oder zur Verwendung durch die Fluggäste in beschränktem Ausmaße während des Fluges) und andere Gegenstände, die für den Flugbetrieb oder die Wartung bestimmt sind oder ausschließlich in Zusammenhang damit verwendet werden, die sich an Bord dieses Luftfahrzeuges befinden, sind bei der Ankunft im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei von Zöllen, Verbrauchssteuern und sonstigen Abgaben befreit, vorausgesetzt, daß diese Ausrüstungsgegenstände und Vorräte bis zu ihrer Wiederausfuhr an Bord des Luftfahrzeuges verbleiben.

2. Weiters sind von Zöllen, Verbrauchssteuern, Inspektionsgebühren und anderen nationalen Steuern und Abgaben befreit -
- (a) Bordvorräte, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei innerhalb der von den zuständigen Behörden der betreffenden Vertragspartei festgesetzten Grenzen an Bord genommen werden und zur Verwendung an Bord der von dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei im internationalen Flugverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmt sind;
 - (b) Ersatzteile und die übliche Bordausrüstung, die zum Zwecke der Wartung und Instandsetzung von auf einer vereinbarten Fluglinie eingesetzten Luftfahrzeugen in das Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien eingeführt werden;
 - (c) Treibstoff, Schmieröle (einschließlich hydraulischer Flüssigkeiten) und Schmierstoffe, die für das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen der einen Vertragspartei zur Versorgung von auf vereinbarten Fluglinien eingesetzten Luftfahrzeugen bestimmt sind, selbst wenn diese Vorräte auf irgendeinem Teil eines Fluges über dem Hoheitsgebiet der anderen 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 Materialien unter Zollaufsicht oder Zollkontrolle bleiben.

3. Die übliche Bordausrüstung sowie Ersatzteile, Bordvorräte, Vorräte an Treibstoff, Schmierölen (einschließlich hydraulischer Flüssigkeiten) und Schmierstoffen und andere in Absatz 1 genannte Gegenstände, die sich an Bord von Luftfahrzeugen, die vom namhaft gemachten

Fluglinienunternehmen der einen Vertragspartei betrieben werden, befinden, dürfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieses Hoheitsgebietes entladen werden. In einem solchen Fall können sie bis zu ihrer Wiederausfuhr oder anderweitigen Verfügung im Einklang mit den Zollgesetzen und -verfahren dieser Vertragspartei unter die Aufsicht der genannten Zollbehörden gestellt werden.

Artikel 8

Direkter Transitverkehr

1. Fluggäste, Gepäck und Fracht 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 hinsichtlich von Sicherheitsmaßnahmen gegen Gewalttaten, Luftpiraterie und Drogenschmuggel.
2. Gepäck und Fracht im direkten Transitverkehr sind von Zollgebühren und anderen ähnlichen Steuern befreit.

Artikel 9

Grundsätze für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien

1. Jede Vertragspartei hat innerhalb ihres Zuständigkeitsbereiches alle notwendigen Schritte zu setzen, um gerechte und gleiche Möglichkeiten sicherzustellen und alle Formen von Diskriminierung oder unfairer Wettbewerbspraktiken, die die Wettbewerbsfähigkeit des namhaft gemachten Fluglinienunternehmens der anderen Vertragspartei bei der Ausübung der in diesem Abkommen enthaltenen Rechte und Ansprüche nachteilig beeinträchtigen könnten, auszuschalten.

2. Beim Betrieb der vereinbarten Fluglinien hat das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei die Interessen des namhaft gemachten Fluglinienunternehmens der anderen Vertragspartei zu berücksichtigen, um nicht die von letzterem auf denselben Flugstrecken oder einem Teil derselben betriebenen Fluglinien ungebührlich zu beeinträchtigen.
3. Die von dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei bereitzustellende Kapazität hat in enger Beziehung zur Verkehrsnachfrage der Öffentlichkeit auf den vereinbarten Flugstrecken zu stehen; vorrangiges Ziel ist die Bereitstellung einer Kapazität, die bei angemessener Auslastung die bestehende und vernunftigerweise vorhersehbare Nachfrage für die Beförderung von Fluggästen und Fracht zwischen Österreich und Südafrika deckt.
4. Das Beförderungsangebot für Fluggäste und Fracht durch ein namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen, die an Punkten auf den festgelegten Flugstrecken in den Hoheitsgebieten von Drittländern aufgenommen oder abgesetzt werden, hat im Einklang mit den allgemeinen Grundsätzen zu stehen, daß die Beförderungskapazität entsprechen soll -
 - (a) der Verkehrsnachfrage mit Ursprung oder Bestimmung im Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die das Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat;
 - (b) der Verkehrsnachfrage in dem Gebiet, welches von dem Fluglinienunternehmen überflogen wird, wobei lokale und regionale Verkehrslinien zu berücksichtigen sind; und
 - (c) der Betriebsnotwendigkeit des Durchgangsverkehrs.

Artikel 10

Geschäftstätigkeiten

1. Den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen beider Vertragsparteien ist es gestattet, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Büros zur Förderung des Lufttransports und für den Verkauf von Flugscheinen sowie andere Einrichtungen, die für die Bereitstellung von Lufttransport erforderlich sind, zu errichten und zu betreiben.
2. Dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der einen Vertragspartei ist es gestattet, sein in Verbindung mit der Bereitstellung von Lufttransport benötigtes leitendes, kaufmännisches, Betriebs- und technisches Personal in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zu bringen und dort zu beschäftigen.
3. Nach Wahl eines namhaft gemachten Fluglinienunternehmens kann diesen Personalanforderungen durch eigenes Personal, oder durch Inanspruchnahme der Dienste einer anderen Organisation, Gesellschaft oder eines Fluglinienunternehmens, die im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei tätig und zur Ausübung dieser Dienste im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei befugt sind, genüge getan werden.
4. Jede Vertragspartei gewährt dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet direkt und nach Ermessen des Fluglinienunternehmens über dessen Vertreter Flugscheine zu verkaufen. Jedes namhaft gemachte Fluglinienunternehmen ist berechtigt, diese Transportleistungen zu verkaufen und jedermann steht es zu, solche Transportleistungen in jedweder Währung zu erwerben.
5. Das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen der einen Vertragspartei hat das Recht, im Hoheitsgebiet der anderen

Vertragspartei angefallene lokale Ausgaben nach eigenem Ermessen entweder in der Landeswährung, oder, sofern dies mit den örtlichen Devisenbestimmungen vereinbar ist, in frei konvertierbaren Währungen zu begleichen.

6. Die vorerwähnten Aktivitäten sind in Einklang mit den Gesetzen und Bestimmungen der anderen Vertragspartei durchzuführen.

Artikel 11

Tarife

1. Die von dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der einen Vertragspartei für die Beförderung in das oder aus dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zur Einhebung gelangenden Tarife sind unter gebührender Berücksichtigung aller maßgeblichen Faktoren, einschließlich der Betriebskosten, eines angemessenen Gewinns und Charakteristika der Beförderung, wie Geschwindigkeit und Bequemlichkeit, in angemessener Höhe zu erstellen.
2. Die in Absatz 1 genannten Tarife sind wann immer möglich zwischen den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen beider Vertragsparteien nach Beratung mit den anderen Fluglinienunternehmen, die die ganze oder einen Teil der Flugstrecke bedienen, zu vereinbaren; eine solche Vereinbarung ist, wann immer möglich, gemäß den Verfahren des Internationalen Luftverkehrsverbandes für die Berechnung von Tarifen zu treffen.
3. Die solcherart vereinbarten Tarife sind mindestens dreißig (30) Tage vor dem für ihre Einführung vorgeschlagenen Zeitpunkt den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien zur Genehmigung vorzulegen; in besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der genannten Behörden herabgesetzt werden.

4. Können die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen sich nicht auf einen dieser Tarife einigen oder kann aus anderen Gründen ein Tarif nicht gemäß Absatz 2 dieses Artikels festgelegt werden, oder geben die Luftfahrtbehörden einer der Vertragsparteien den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei innerhalb der ersten fünfzehn (15) Tage der in Absatz 3 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.
5. Können sich die Luftfahrtbehörden über die Genehmigung eines ihnen gemäß Absatz 3 dieses Artikels vorgelegten Tarifes oder die Festlegung eines Tarifes gemäß Absatz 4 nicht einigen, so werden sich die Vertragsparteien bemühen, eine Einigung über die Tarife zu erzielen.
6. Kein Tarif tritt in Kraft, wenn ihn nicht die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien genehmigt haben.
7. Die gemäß den Bestimmungen dieses Artikels erstellten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife gemäß den Bestimmungen dieses Artikels festgelegt worden sind.
8. Die namhaft gemachten Luftlinienunternehmen beider Vertragsparteien dürfen keine Tarife anbieten, die von den gemäß den Bestimmungen dieses Artikels erstellten abweichen.

Artikel 12

Flugplan

1. Das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei hat den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei dreißig (30) Tage im voraus den Flugplan

seiner geplanten Flüge unter Angabe der Frequenz, Type des Luftfahrzeuges, Konfiguration und Anzahl der der Öffentlichkeit zur Verfügung stehenden Sitze zur Genehmigung vorzulegen.

2. Alle späteren Änderungen der genehmigten Flugpläne eines namhaft gemachten Fluglinienunternehmens sind den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei zur Genehmigung vorzulegen.
3. Der gemäß den Bestimmungen dieses Abkommens für eine Flugplanperiode erstellte Flugplan bleibt für entsprechende Flugplanperioden in Kraft, bis ein neuer Flugplan in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Abkommens erstellt worden ist. Jede Änderung eines Flugplanes während einer Flugplanperiode kann jedoch in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Abkommens durchgeführt werden.

Artikel 13

Bereitstellung von Information

Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei haben entweder selbst, oder indem sie ihr namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen dazu veranlassen, den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen periodische oder sonstige statistische Unterlagen zur Verfügung zu stellen, die vernünftigerweise zur Überprüfung des Betriebes der vereinbarten Fluglinien verlangt werden können und die unter anderem - aber nicht darauf beschränkt - statistische Unterlagen über den Verkehr beinhalten, der von ihrem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen zwischen Punkten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei und anderen Punkten auf den festgelegten Flugstrecken bestritten wurde, wobei die Ausgangs- und Endpunkte des Verkehrs anzugeben wären.

Artikel 14

Geldtransfer

1. Das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei hat das Recht, Lufttransportleistungen in Landes- oder frei konvertierbaren Währungen zu verkaufen, seine Geldmittel in jede frei konvertierbare Währung umzutauschen und sie frei aus dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zu überweisen. Vorbehaltlich der nationalen Gesetze, Vorschriften und Politik der anderen Vertragspartei haben Umtausch und Überweisung der aus dem normalen Betrieb stammenden Geldmittel zu dem Wechselkurs zu erfolgen, der den jeweils anwendbaren nationalen Gesetzen und Vorschriften für laufende Zahlungen entspricht, und unterliegen keinerlei Gebühren außer den von für solche Geschäfte eingehobenen Bearbeitungsgebühren.
2. Besteht zwischen den Vertragsparteien ein besonderes Zahlungsabkommen, so gelten für die Zahlungen die Bestimmungen dieses Abkommens.

Artikel 15

Flughafen-, Dienstleistungs- und Einrichtungsentgelte

1. Die dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der einen Vertragspartei von den für die Einhebung von Entgelten verantwortlichen Stellen der anderen Vertragspartei für die Benützung von Flughäfen, Flugstrecken und anderen Zivilluftfahrtseinrichtungen und -diensten durch dieses Fluglinienunternehmen auferlegten Gebühren dürfen nicht höher sein als jene, die von dieser Vertragspartei ihrem eigenen namhaft gemachten Fluglinienunternehmen auferlegt werden, das einen ähnlichen internationalen Verkehr unter Verwendung ähnlicher Luftfahrzeuge bei Inanspruchnahme von damit verbundenen Einrichtungen und Dienstleistungen betreibt.

2. Jede Vertragspartei wird Beratungen zwischen ihren für die Einhebung von Entgelten verantwortlichen Stellen und den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen, die die Einrichtungen und Dienstleistungen in Anspruch nehmen, fördern. Falls tunlich, sollten solche Beratungen im Wege der entsprechenden Vertretungsorganisation der Fluglinienunternehmen erfolgen. Wann immer möglich werden Änderungsvorschläge für die in diesem Artikel genannten Entgelte den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen mit angemessener Frist sowie gemeinsam mit sachdienlichen Informationen und Angaben zu ihrer Begründung angekündigt, um ihnen eine Stellungnahme und Berücksichtigung ihrer Ansichten vor Durchführung der Abänderungen zu ermöglichen.

Artikel 16

Sicherheit

1. Jede Vertragspartei kann um Beratungen über die von der anderen Vertragspartei eingehaltenen Sicherheitsnormen für Luftfahrteinrichtungen, Besatzungen, Luftfahrzeuge und den Betrieb der namhaft gemachten Fluglinienunternehmen ersuchen. Stellt eine Vertragspartei im Anschluß an solche Beratungen fest, daß die andere Vertragspartei in diesen Bereichen nicht jene Sicherheitsnormen und -anforderungen tatsächlich einhält und anwendet, die zumindest den Mindestnormen entsprechen, die in Entsprechung der Konvention festgesetzt werden können, so werden der anderen Vertragspartei diese Feststellung und die für notwendig erachteten Schritte zur Erfüllung dieser Mindestnormen bekanntgegeben. Die andere Vertragspartei hat sodann geeignete Abhilfemaßnahmen zu ergreifen. Falls die andere Vertragspartei es unterläßt, innerhalb eines angemessenen Zeitraumes, auf jeden Fall jedoch innerhalb von fünfzehn (15) Tagen, geeignete Schritte zu setzen, wird dies Anlaß für die Anwendung von Artikel 4, Absatz 1 (Widerruf und Beschränkung der Bewilligungen) dieses Abkommens sein.

2. Falls sofortiges Handeln für die Sicherheit des Flugbetriebes unerlässlich ist, kann eine Vertragspartei vor den Beratungen gemäß Artikel 4, Absatz 1 (Widerruf und Beschränkung von Bewilligungen) tätig werden.
3. Jeder von einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit Absatz 1 und 2 gesetzte Schritt wird nach Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen dieses Artikels durch die andere Vertragspartei ausgesetzt.

Artikel 17

Sicherheit der Zivilluftfahrt

1. Im Einklang mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten bekräftigen die Vertragsparteien, daß ihre Verpflichtung, in ihren gegenseitigen Beziehungen die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen, einen wesentlichen Bestandteil dieses Abkommens bildet.
2. 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 sowie jeden anderen multilateralen Übereinkommens über die Sicherheit der Zivilluftfahrt, das für beide Vertragsparteien bindend ist.
3. Die Vertragsparteien gewähren einander auf Ersuchen jede notwendige Hilfe, um Handlungen der widerrechtlichen

Inbesitznahme von Zivilluftfahrzeugen und sonstige widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, deren Fluggäste und Besatzungsmitglieder, von Flughäfen und Luftfahrteinrichtungen sowie jede sonstige Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

4. 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.
5. Außerdem werden die Vertragsparteien 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 dazu anhalten, daß sie in Übereinstimmung mit den auf die Vertragsparteien anwendbaren Sicherheitsbestimmungen handeln. Dementsprechend wird jede Vertragspartei die andere Vertragspartei von jeglicher Abweichung ihrer nationalen Bestimmungen und Verfahrensweisen von den in Absatz 4 dieses Artikels genannten Sicherheitsbestimmungen der Anhänge unterrichten. Jede Vertragspartei kann jederzeit um sofortige Beratungen mit der anderen Vertragspartei ersuchen, um solche Abweichungen zu erörtern.
6. Beide Vertragsparteien kommen überein, daß ihre Betreiber von Luftfahrzeugen dazu angehalten sind, die von der anderen Vertragspartei angewendeten, in Absatz 4 dieses Artikels genannten Sicherheitsbestimmungen für die Luftfahrt für die Einreise in das, die Ausreise aus dem und das Verweilen in dem Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei zu befolgen. Beide Vertragsparteien tragen dafür Sorge, daß in ihrem Hoheitsgebiet geeignete Maßnahmen tatsächlich angewendet werden, um das Luftfahrzeug zu schützen und die Fluggäste, die Besatzungsmitglieder, die von ihnen mitgeführten

Gegenstände, das Gepäck, die Fracht und die Bordvorräte sowohl vor dem Einsteigen und Beladen als auch währenddessen einer Sicherheitskontrolle zu unterziehen. Jede der Vertragsparteien hat jedwede Aufforderung der anderen Vertragspartei zur Ergreifung angemessener Sondermaßnahmen in ihrem Hoheitsgebiet zum Schutz vor einer bestimmten Bedrohung der Zivilluftfahrt positiv zu berücksichtigen.

7. Kommt es zu einem Vorfall widerrechtlicher Inbesitznahme eines Zivilluftfahrzeuges oder zu sonstigen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit eines Luftfahrzeuges, seiner Fluggäste und Besatzungsmitglieder, von Flughäfen und Luftfahrteinrichtungen oder droht ein derartiger Vorfall, so gewähren die Vertragsparteien einander Hilfe durch erleichterten Informationsfluß und sonstige geeignete Maßnahmen, um einen solchen Vorfall oder die Gefahr eines solchen so schnell es mit dem geringsten Risiko für Leben möglich ist zu beenden.
8. Hat eine Vertragspartei berechnigte Gründe anzunehmen, daß die andere Vertragspartei von den Bestimmungen dieses Artikels abgewichen ist, so können die Luftfahrtbehörden der ersten Vertragspartei um sofortige Beratungen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ersuchen. Das Nichtzustandekommen einer zufriedenstellenden Vereinbarung innerhalb von fünfzehn (15) Tagen ab dem Zeitpunkt des Ersuchens stellt einen ausreichenden Grund für die Anwendung von Artikel 4, Absatz 1 (Widerruf und Beschränkung der Bewilligungen) dieses Abkommens dar. Falls es eine Notsituation erfordert, kann eine Vertragspartei vor dem Ablauf von fünfzehn (15) Tagen gemäß Artikel 4, Absatz 1 (Widerruf und Beschränkung von Bewilligungen) tätig werden. Jeder in Übereinstimmung mit diesem Absatz gesetzte Schritt wird nach Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen dieses Artikels durch die andere Vertragspartei ausgesetzt.

Artikel 18

Beratungen

1. Jede der Vertragsparteien kann jederzeit um Beratungen über die Durchführung, Auslegung, Anwendung oder Abänderung dieses Abkommens ersuchen.
2. Solche Beratungen, welche im Wege von Gesprächen oder auf schriftlichem Wege abgehalten werden können, haben vorbehaltlich von Artikel 16 (Sicherheit) und 17 (Sicherheit der Luftfahrt) innerhalb eines Zeitraumes von sechzig (60) Tagen ab dem Zeitpunkt des Erhalts eines solchen Ersuchens zu beginnen, sofern nicht gemeinsam etwas anderes vereinbart wird.

Artikel 19

Abkommensänderungen

1. Wenn eine der Vertragsparteien es für wünschenswert hält, irgendeine Bestimmung dieses Abkommens, ausgenommen seinen Anhang, 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 Änderungen sind von jeder Vertragspartei im Einklang mit ihren verfassungsrechtlichen Verfahren zu genehmigen.
2. Abänderungen des Anhangs sind in schriftlicher Form oder durch Beratungen zwischen den zuständigen Behörden der Vertragsparteien zu vereinbaren.

3. Falls die Bestimmungen eines multilateralen Abkommens oder Übereinkommens über Luftverkehr für beide Vertragsparteien in Kraft treten, gilt das vorliegende Abkommen insoweit abgeändert als notwendig ist, um mit den Bestimmungen dieses Abkommens oder Übereinkommens in Einklang zu stehen.

Artikel 20

Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

1. Bei einer Meinungsverschiedenheit zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses 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, 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 eine der Vertragsparteien 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. Vorbehaltlich der endgültigen Entscheidung des Gerichtes sind die anfallenden Kosten der Schlichtung von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen zu tragen.
4. Die Vertragsparteien verpflichten sich, jede gemäß Absatz 2 dieses Artikels getroffene Entscheidung zu befolgen.
5. Verabsäumt es eine der Vertragsparteien, eine gemäß Absatz 2 dieses Artikels getroffene Entscheidung zu befolgen, so kann die andere Vertragspartei so lange alle Rechte oder Vorrechte, die sie der säumigen Vertragspartei aufgrund dieses Abkommens gewährt hat, einschränken, aufheben oder widerrufen.

Artikel 21

Beendigung des Abkommens

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit ab Inkrafttreten dieses Abkommens schriftlich auf diplomatischem Wege ihren Entschluß bekanntgeben, das vorliegende Abkommen zu kündigen. Eine solche Kündigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) zur Kenntnis zu bringen. Das Abkommen tritt ein (1) Jahr nach Erhalt der Kündigung durch die andere Vertragspartei außer Kraft.
2. Wenn keine Empfangsbestätigung der Kündigung durch die andere Vertragspartei erfolgt, gilt die Kündigung als vierzehn (14) Tage nach dem Zeitpunkt, zu dem der Empfang durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation bestätigt wurde, eingegangen.

Artikel 22

Registrierung des Abkommens und der Abänderungen

Dieses Abkommen und alle späteren Abänderungen davon sind von den Vertragsparteien der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zur Registrierung vorzulegen.

Artikel 23

Inkrafttreten

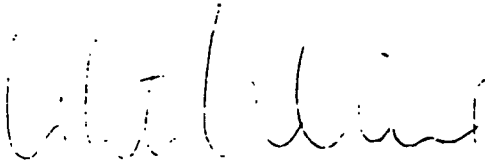
Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem die beiden Vertragsparteien einander auf diplomatischem Wege bekanntgegeben haben, daß die Erfordernisse für sein Inkrafttreten nach ihren jeweiligen verfassungsrechtlichen Verfahren erfüllt worden sind.

Mit dem Inkrafttreten des vorliegenden Abkommens endet das am 26. März 1969 in Wien unterzeichnete Luftverkehrsabkommen zwischen der Österreichischen Bundesregierung und der Regierung der Republik Südafrika sowie dessen Anhang in seiner seit 1. September 1992 geltenden Fassung.

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

GESCHEHEN in ~~Kapstadt~~ am 20. 8. 1995 in zweifacher Ausfertigung in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen authentisch ist.

Für die Österreichische
Bundesregierung:



Für die Regierung
der Republik Südafrika:



ANHANG

- A. Das von der Regierung der Republik Südafrika namhaft gemachte Fluglinienunternehmen ist berechtigt, auf den im folgenden festgelegten Flugstrecken planmäßige Fluglinien in beiden Richtungen zu betreiben:

ABFLUGPUNKTE

ANKUNFTSPUNKTE

 Punkte in Südafrika
Wien

- B. Das von der Österreichischen Bundesregierung namhaft gemachte Fluglinienunternehmen ist berechtigt, auf den im folgenden festgelegten Flugstrecken planmäßige Fluglinien in beiden Richtungen zu betreiben:

ABFLUGPUNKTE

ANKUNFTSPUNKTE

 Punkte in Österreich
Johannesburg

- C. Alle Zwischenpunkte und Punkte darüber hinaus können von dem 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.

AIR SERVICES AGREEMENT¹ BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SOUTH AFRICA

The Austrian Federal Government and the Government of the Republic of South Africa, (hereinafter referred to as the "Contracting Parties"):

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

Acknowledging the importance of air transport as a means of creating and preserving friendship, understanding and co-operation between peoples of the two countries;

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation; and

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing 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 "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;

¹ Came into force on 1 September 1995, i.e., the first day of the second month following the date on which the Contracting Parties had notified each other (on 22 March and 13 July 1995) of the completion of their respective constitutional procedures, in accordance with article 23.

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.

- (b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Austrian Federal Government the Federal Minister for Public Economy and Transport and, in the case of the Government of the Republic of South Africa the Minister responsible for Civil Aviation, or in either case any other authority legally empowered to perform the functions exercised by the said authorities;
- (c) the term "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendments to the Agreement or to the Annex;
- (d) the term "agreed service" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers and cargo in accordance with agreed capacity entitlements and "specified route" means a route specified in the Annex to this Agreement;
- (e) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- (f) the term "airborne equipment" means articles, other than stores and spare parts of a removable nature, for use on board an aircraft during flight, including first aid and survival equipment;
- (g) the term "cargo" includes mail;
- (h) the term "designated airline" means an airline or airlines designated and authorised in accordance with Article 3 (Designation and Authorisation) of this Agreement;
- (i) the term "spare parts" means articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft, including engines;

- (j) the term "tariff" means the prices which the designated airlines charge for the transport of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply but excluding remuneration and conditions for carriage of mail; and
- (k) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention.

Article 2

GRANT OF 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 Annex.
2. Subject to the provisions of this Agreement, the designated airline of each Contracting Party shall enjoy the following rights-
 - (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
 - (b) to make stops in that territory for non-traffic purposes; and
 - (c) to land in the territory of the other Contracting Party for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers and cargo while operating an agreed service.
3. Nothing in sub-article (2) shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the right of uplifting in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, carried for remuneration or hire and for discharge at another point in the territory of that other Contracting Party.

4. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routes, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangement of such routes as is mutually decided by the appropriate authorities of the Contracting Parties.

Article 3

DESIGNATION AND AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline or airlines (hereinafter referred to as airline) to operate the agreed services on the specified routes and to withdraw, in writing, any designation of an airline.
2. The agreed services may begin at any time, in whole or in part, but not before -
 - (a) the Contracting Party to whom the rights have been granted shall have designated pursuant to sub-article (1) an airline for the specified route; and
 - (b) the Contracting Party granting the rights shall have, given, with the least possible delay and subject to the provisions of Article 4 (Revocation and Limitation of Authorisation) the appropriate operating permission to the airline concerned.
3. For the purpose of granting the appropriate operating authorisation under sub-article (2), the aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy it that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and the regulations normally applied to the operation of international air services by such authority in conformity with the provisions of the Convention.

Article 4

REVOCATION AND LIMITATION OF AUTHORISATION

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, with respect to a designated airline of the other Contracting Party, have the right to withhold the authorisation referred to in Article 3 (Designation and Authorisation) of this Agreement, to revoke or suspend such authorisation or impose conditions, temporarily or permanently at any time during the exercise of the rights by the designated airline concerned -
 - (a) in the event of failure by the airline to qualify under or to comply with the laws and regulations normally applied by the aeronautical authorities of that Contracting Party in conformity with the Convention;
 - (b) in the event that the aeronautical authorities of that Contracting Party are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline is vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or
 - (c) in the event the airline fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in sub-article (1) shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party, in accordance with Article 18 (Consultations).

Article 5

APPLICATION OF LAWS; REGULATIONS AND PROCEDURES

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon its entry into, and until and including its departure from, the said territory.
2. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the entry into, sojourn in and departure from its territory of passengers, crew, cargo and aircraft (including laws and regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs, quarantine, or in the case of mail, postal laws and regulations) shall be applicable to the passengers, crew, cargo and the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party while they are in the territory of the first Contracting Party. Such laws and regulations shall be applied equally by each Contracting Party to the passengers, crew, cargo and aircraft of all countries without distinction as to nationality of the airline.

Article 6

RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENSES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention. Each

Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flights undertaken pursuant to rights granted under sub-article (2) of Article 2 (Grant of Rights), certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party or rendered valid by another State.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates issued or rendered valid by one Contracting Party permit a difference from the standards established under the Convention, and that difference has been filed with the International Civil Aviation Organisation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may, without prejudice to the rights of the first Contracting Party under sub-article (2) of Article 16 (Safety), request consultations in accordance with Article 18 (Consultations) of this Agreement with the aeronautical authorities of the first Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 4 (Revocation and Limitation of Authorisation) of this Agreement.

Article 7

CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

1. Aircraft operated on agreed services by the designated airline of one Contracting Party, as well as their normal equipment, supplies of fuel, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants, consumable technical supplies, spare parts, aircraft stores (including food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers, in limited quantities, during the flight) and other items intended for or used solely in connection with the aviation operation or servicing, which are on board such aircraft, shall, on entering into the territory of the

other Contracting Party, be exempt from customs duties, excise duties and charges, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft until they are re-exported.

2. The following shall be exempt from customs duties, excise duties, inspection fees and other national duties and charges:
 - (a) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within limits fixed by the appropriate authorities of the said Contracting Party and intended for use on board the aircraft operated on an international service by the designated airline of the other Contracting Party;
 - (b) spare parts and normal airborne equipment imported into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operating agreed services; and
 - (c) fuels, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants destined for the designated airline of one Contracting Party to supply aircraft operating agreed services, even when these supplies are to be used on any part of a journey performed over the territory of the other Contracting Party in which they have been taken on board.

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

3. The normal airborne equipment, as well as spare parts, aircraft stores, supplies of fuel, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants and other items mentioned in sub-article (1) retained on board the aircraft operated by the designated airline of one Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of

that territory. In such case, they may be placed under the supervision of those customs authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the customs laws and procedures of that Contracting Party.

Article 8

DIRECT TRANSIT TRAFFIC

1. Passengers, baggage and cargo 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 and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 9

PRINCIPLES GOVERNING THE OPERATION OF AGREED SERVICES

1. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to ensure fair and equal opportunity and to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airline of the other Contracting Party in the exercise of rights and entitlements set out in this Agreement.
2. In operating the agreed services the designated airline of each Contracting Party shall take into consideration the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.

3. The capacity to be provided by the designated airline of each Contracting Party will bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the agreed routes and will have as its primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo between Austria and South Africa.
4. Provision by a designated airline for the carriage of traffic originating in or destined for points on its specified routes in the territories of third countries shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to -
 - (a) the requirements of traffic originating in or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
 - (b) the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services; and
 - (c) the requirements of through airline operations.

Article 10

COMMERCIAL ACTIVITIES

1. The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed to establish and operate in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation.
2. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party its managerial, commercial,

operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation.

3. These staff requirements may, at the option of a designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorised to perform such services in the territory of that Contracting Party.
4. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at the airline's discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell such transportation and any person shall be free to purchase such transportation in any currency.
5. The designated airline of one Contracting Party shall have the right at its discretion to pay for local expenses in the territory of the other Contracting Party in local currency, or provided this accords with local currency regulations, in freely convertible currencies.
6. The above activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

Article 11

TARIFFS

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

2. The tariffs referred to in sub-article (1), shall, wherever possible, be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, wherever possible, be reached by following the procedures of the International Air Transport Association for the calculation of tariffs.
3. The tariffs so agreed upon shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction; in special cases this time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities.
4. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reasons a tariff cannot be fixed in accordance with sub-article (2) of this Article, or if during the first fifteen (15) days of the thirty (30) days' period referred to in sub-article (3) of this Article, the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of their dissatisfaction with any tariff agreed upon in accordance with the provisions of sub-article (2) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to agree upon the tariffs.
5. If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under sub-article (3) above or on the determination of any tariff under sub-article (4), the Contracting Parties shall endeavour to agree upon the tariffs.
6. No tariff shall come into force unless the aeronautical authorities of both Contracting Parties have approved of it.
7. The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

8. The designated airlines of both Contracting Parties may not offer tariffs different from those which have been established in conformity with the provisions of this Article.

Article 12

TIMETABLE

1. The designated airline of each Contracting Party shall submit to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval, thirty (30) days in advance, the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public. In special cases, this time limit may be reduced subject to the concurrence of the said authorities.
2. Any subsequent changes to the approved timetables of a designated airline shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.
3. The timetable established for one season, in accordance with the provisions of this Agreement, shall remain in force for corresponding seasons until a new timetable has been established in accordance with the provisions of this Agreement. Any changes to a timetable during any one season can, however, be effected in accordance with the provisions of this Agreement.

Article 13

PROVISION OF INFORMATION

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide or shall cause its designated airline to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon

request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the agreed services, including, but not limited to, statements of statistics related to the traffic carried by its designated airline between points in the territory of the other Contracting Party and other points on the specified routes showing the initial origins and final destinations of the traffic.

Article 14

TRANSFER OF FUNDS

1. The designated airline of each Contracting Party shall have the right to sell air transportation in local or freely convertible currencies, and to convert its funds into any freely convertible currency and to transmit them from the territory of the other Contracting Party at will. Subject to the national laws, regulations and policy of the other Contracting Party, conversion and transfer of funds obtained in the ordinary course of its operations shall be effected at the rate of exchange in accordance with the respective applicable national laws and regulations governing current payments, and shall not be subject to any charges except service charges levied for such transactions.
2. Where a special payment agreement exists between the Contracting Parties, payments shall be effected in accordance with the provisions of that agreement.

Article 15

AIRPORT; SERVICES AND FACILITY CHARGES

1. The charges imposed on a designated airline of one Contracting Party by the responsible charging bodies of the other Contracting Party for the use by that designated airline of airport, airways and other civil aviation

facilities and services shall not be higher than those imposed by such Contracting Party on its own designated airline engaged in similar international operations using similar aircraft and associated facilities and services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its responsible charging bodies and the designated airlines using the facilities and services. Where practicable, such consultations should be through the appropriate representative airline organisation. Reasonable advance notice shall, whenever possible, be given to the designated airlines of any proposals for changes to charges referred to in this Article, together with relevant supporting information and data, to enable them to express and have their views taken into account before any changes are made.

Article 16

SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards. The other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within a reasonable time, and in any case within fifteen (15) days, shall be grounds for the application of sub-article (1) of Article 4 (Revocation and Limitation of Authorisation) of this Agreement.

2. When immediate action is essential to the safety of airline operations, a Contracting Party may take action under sub-article (1) of Article 4 (Revocation and Limitation of Authorisation) prior to consultations.
3. Any action taken by one Contracting Party in accordance with sub-articles (1) and (2) shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the safety provisions of this Article.

Article 17

AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties affirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference, forms an integral part to this Agreement.
2. 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, opened for signature at Tokyo on 14 September 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, opened for signature at The Hague on 16 December 1970,² the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, opened for signature at Montreal on 23 September 1971³ and any other multilateral

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 volume 974).

agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.

3. 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.
4. 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.
5. In addition, the Contracting Parties 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 as are applicable to the Contracting Parties. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to in sub-article (4) above. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences.
6. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions referred to in sub-article (4) above applied by the other Contracting Party to entry into, departure from, or sojourn in 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 apply security controls to passengers, crew,

carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures in its territory to meet a particular threat to civil aviation.

7. 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 and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate such incident or threat as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life.
8. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the aeronautical authorities of the first Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of sub-article (1) of Article 4 (Revocation and Limitation of Authorisation) of this Agreement. When required by an emergency, a Contracting Party may take action under sub-article (1) of Article 4 (Revocation and Limitation of Authorisation) prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this sub-article shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

Article 18

CONSULTATIONS

1. Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.

2. Subject to Article 16 (Safety) and Article 17 (Aviation Security) such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise mutually decided.

Article 19

MODIFICATION OF AGREEMENT

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, excluding its Annex, 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.
2. Modifications to the Annex shall be agreed upon in writing or through consultations between the appropriate authorities of the Contracting Parties.
3. If the provisions of a multilateral agreement or convention concerning air transport come into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be deemed to be amended so far as is necessary to conform with those provisions of that agreement or convention.

Article 20

SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present

Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiations.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by 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 Organisation 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. Subject to the final decision of the tribunal, the Contracting Parties shall bear in equal proportion the interim costs of arbitration.
4. The Contracting Parties undertake to comply with any decisions taken under sub-article (2) of this Article.
5. If and for so long as either Contracting Party fails to comply with a decision taken under sub-article (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.

Article 21

TERMINATION OF AGREEMENT

1. Either Contracting Party may at any time from the entry into force of this Agreement give notice in writing through the diplomatic channel to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organisation (ICAO). The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party.
2. In default of acknowledgement of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which ICAO acknowledged receipt thereof.

Article 22

REGISTRATION OF AGREEMENT AND AMENDMENTS

This Agreement and any subsequent amendments thereto shall be submitted by the Contracting Parties to the International Civil Aviation Organisation for registration.

ARTICLE 23

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 through diplomatic channels that the requirements for its entry into force under their respective constitutional procedures have been fulfilled.

The Air Transport Agreement between the Austrian Federal Government and the Government of the Republic of South Africa, which was signed in Vienna on 26 March 1969,¹ as well as its Annex, as amended and in force since 1 September 1992,² shall terminate on the coming into force of this Agreement.

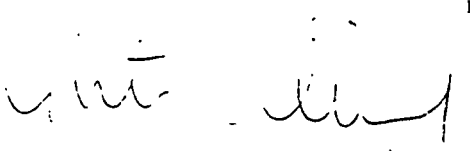
¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 728, p. 205.

² *Ibid.*, vol. 1696, No. A-10471.

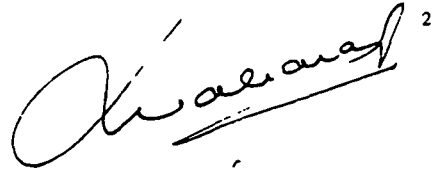
IN WITNESS WHEREOF, the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE in duplicate at ~~Vienna~~..... this day of ~~September~~ 1993
in the German and English languages, each version being equally authentic.

For the Austrian Federal
Government

 1

For the Government
of the Republic of South Africa:

 2

¹ Klima.
² Maharaj.

ANNEXE

- A. *The designated airline of 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	Johannesburg

- B. *The designated airline of the Government of the Republic of South Africa shall be entitled to operate scheduled air services in both directions on routes specified hereafter :*

POINTS OF DEPARTURE	POINTS OF ARRIVAL
Points in South Africa	Vienna

- C. Any intermediate points and points beyond may be served by the designated airline 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 LA RÉPUBLIQUE D'AFRIQUE
DU SUD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement fédéral d'Autriche et le Gouvernement de la République d'Afrique du Sud (ci-après dénommés les « Parties contractantes »);

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le sept décembre 1944 à Chicago;²

Reconnaissant l'importance du transport aérien comme moyen de créer et d'entretenir l'amitié, la compréhension et la coopération entre les peuples des deux pays;

Désireux de contribuer au progrès de l'aviation civile internationale; et

Souhaitant conclure un Accord complémentaire de ladite Convention dans le dessein de créer des services de transport aérien entre leurs territoires respectifs, et au-delà;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord et à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation :

a) Le terme « la Convention » s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944, et de toute Annexe adoptée conformément à l'Article 90 de ladite Convention et de tout amendement apporté à l'Annexe ou à la Convention et adopté conformément aux Articles 90 et 94 de cette dernière, dans la mesure où ceux-ci sont entrés en vigueur pour les deux Parties contractantes;

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas du Gouvernement fédéral d'Autriche, du Ministre fédéral de l'économie et des transports et, dans le cas du Gouvernement de la République d'Afrique du Sud, du Ministre responsable de l'aviation civile, ou dans les deux cas, de tout autre organisme habilité à exercer les fonctions relevant des dites autorités;

c) Le terme « Accord » s'entend du présent Accord, de l'Annexe établie en application dudit Accord et de tous amendements qui seraient apportés à l'Accord ou à l'Annexe;

d) L'expression « services aériens » s'entend des services aériens réguliers sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord pour le transport de passagers

¹ Entré en vigueur le 1^{er} septembre 1995, soit le premier jour du deuxième mois ayant suivi la date à laquelle les Parties contractantes s'étaient notifiées (les 22 mars et 13 juillet 1995) l'accomplissement de leurs procédures constitutionnelles respectives, conformément à l'article 23.

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.

et de fret dans les limites de la capacité convenue et les « routes spécifiées » s'entendent des routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord;

e) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'Article 96 de la Convention;

f) L'expression « équipement de bord » s'entend des objets meubles, autres que les provisions et les pièces de rechange, destinés à être utilisés à bord d'un aéronef pendant le vol, y compris l'équipement de premier secours et de survie;

g) Le terme « fret » s'entend aussi du courrier;

h) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien désignées et autorisées conformément à l'article 3 (Désignation et autorisation) du présent Accord;

i) L'expression « pièces de rechange » s'entend des articles destinés à la réparation ou au remplacement des pièces d'un aéronef, y compris les moteurs;

j) Le terme « tarif » s'entend du prix demandé par les entreprises désignées pour le transport de passagers, du fret, ainsi que des conditions dans lesquelles lesdits prix s'appliquent, mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions de transport du courrier; et

k) Le terme « territoire » en ce qui concerne un Etat a le sens que lui donne l'Article 2 de la Convention.

Article 2

OCTROI DE DROITS

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord qui permettent à son entreprise de transport aérien désignée d'établir et d'exploiter les services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans l'Annexe.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante obtient :

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

b) Le droit de faire des escales non commerciales dans ce territoire, et

c) Le droit d'atterrir dans le territoire de l'autre Partie contractante pour embarquer et débarquer des passagers et du fret, dans le cadre de l'exploitation d'un service convenu.

3. Aucune disposition de l'alinéa 2 n'est réputée conférer à l'entreprise désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers et du fret pour les transporter en vertu d'un contrat de louage ou moyennant rémunération et de les débarquer en un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

4. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou d'événements politiques ou de circonstances particulières ou exceptionnelles, l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur son itinéraire habituel, l'autre Partie contractante s'efforcera dans toute la mesure de ses moyens

de faciliter la poursuite de l'exploitation et des services en réorganisant temporairement les routes, en accord avec les autorités compétentes des Parties contractantes.

Article 3

DÉSIGNATION DES ENTREPRISES ET AUTORISATIONS D'EXPLOITATION

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner, par notification écrite adressée à l'autre Partie, une ou plusieurs entreprises (ci-après désignées l'entreprise) qui seront chargées d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées, ainsi que d'annuler par écrit toute désignation d'une entreprise de transport aérien.

2. Les services convenus peuvent commencer à tout moment, en totalité ou en partie, mais en aucun cas avant que :

a) La Partie contractante à qui les droits ont été octroyés ait désigné, conformément au paragraphe 1, une compagnie aérienne pour la route spécifiée; et que

b) La Partie contractante accordant ces droits ait donné à l'entreprise concernée dans les plus brefs délais possibles l'autorisation d'exploitation voulue, sous réserve des dispositions de l'article 4 (Révocation et limitation de l'autorisation d'exploitation).

3. Pour octroyer l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement à l'exploitation des services aériens internationaux, en conformité avec les dispositions de la Convention.

Article 4

ANNULATION ET LIMITATION DES AUTORISATIONS D'EXPLOITATION

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit, en ce qui concerne l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, de refuser l'autorisation mentionnée à l'article 3 (Désignation et autorisation d'exploitation) du présent Accord, d'annuler ou de suspendre ces autorisations ou d'imposer des conditions, temporairement ou de façon permanente, à tout moment pendant l'exercice des droits par la compagnie aérienne désignée

a) Lorsqu'une entreprise désignée ne réussit pas à faire la preuve de ses capacités ou ne peut respecter les lois et réglementations normalement appliquées par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante, conformément à la Convention;

b) Dans le cas où les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante ne sont pas convaincues qu'une part importante de la propriété et du contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie contractante; ou

c) Lorsque l'entreprise ne conforme pas son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. A moins qu'il ne soit immédiatement indispensable d'empêcher la poursuite des infractions aux lois et règlements mentionnés ci-dessus, les droits énu-

mérés au paragraphe 1 ne sont exercés qu'après consultation avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, conformément à l'article 18 (Consultations).

Article 5

RESPECT DES LOIS, RÈGLEMENTS ET MODALITÉS

1. Les lois, règlements et modalités d'application d'une Partie contractante relatifs à l'entrée sur son territoire et à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation internationale ou à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs sont respectés par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante lors de son entrée dans le territoire et jusqu'au moment et y compris son départ dudit territoire.

2. Les lois, règlements et modalités d'une Partie contractante liés à l'admission sur son territoire et à la sortie de son territoire ou au séjour sur son territoire de passagers, d'équipages, de fret et de l'aéronef, y compris les règlements régissant l'entrée, les formalités de congé, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine, ou dans le cas du courrier, les lois et la réglementation postale, seront observés en ce qui concerne lesdits passagers, l'équipage, le fret et l'aéronef de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante pendant leur séjour dans le territoire de la première Partie contractante. Ces lois et règlements sont appliqués également par chaque Partie contractante aux passagers, équipages, fret et aéronef de tous les pays sans distinction de nationalité de l'entreprise de transport aérien.

Article 6

VALIDITÉ DES CERTIFICATS ET BREVETS

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés seront reconnus valables par l'autre Partie contractante pour exploiter les services convenus, à condition que ces certificats ou brevets aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies au titre de la Convention. Toutefois, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître, en ce qui concerne les vols entrepris conformément aux droits accordés au titre du paragraphe 2 de l'article 2 (Octroi de droits), les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante ou validés par un autre Etat.

2. Si les privilèges ou conditions des brevets ou certificats délivrés ou validés par une Partie contractante sont différents des normes établies au titre de la Convention et que ces différences aient été signalées à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent, sans préjuger des droits de la première Partie contractante, au titre du paragraphe 2 de l'article 16 (Sécurité), demander des consultations conformément à l'article 18 (Consultations) du présent Accord avec les autorités aéronautiques de la première Partie contractante en vue de s'assurer que la pratique en question rencontre leur agrément. L'absence d'un accord satisfaisant constituera un motif pour l'application de l'article 4 (Annulation et limitation des autorisations de l'exploitation) du présent Accord.

Article 7

DROITS DE DOUANE ET AUTRES DROITS

1. Les aéronefs utilisés sur les services convenus par l'entreprise désignée d'une Partie contractante, ainsi que leur équipement habituel, les réserves de carburant et les huiles lubrifiantes, y compris les fluides et les lubrifiants, les articles techniques non durables, les pièces de rechange, les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons, liqueurs, tabac et autres produits pour la vente ou pour l'usage des passagers en quantité limitée pendant le vol et d'autres articles destinés ou utilisés uniquement dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien qui sont à bord de l'aéronef) sont exonérés de droits de douane et autres taxes, à condition qu'ils restent à bord de l'aéronef jusqu'au moment de leur réexportation.

2. Sont également exonérés des droits de douane, de taxes, des honoraires d'inspection et autres droits et frais nationaux :

a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie contractante dans les limites fixées par les autorités compétentes de ladite Partie contractante et destinées à la consommation à bord de l'aéronef en service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange et l'équipement normal de vol importés dans le territoire d'une Partie contractante pour l'entretien ou la réparation de l'aéronef qui exploite les services convenus; et

c) Les carburants, l'huile lubrifiante (y compris les fluides) et les lubrifiants destinés à la compagnie aérienne désignée d'une Partie contractante pour l'aéronef effectuant les services convenus, même si ces approvisionnements sont destinés à être 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* ci-dessus pourront être placées sous la surveillance ou le contrôle des douanes.

3. L'équipement de bord normal ainsi que les pièces de rechange et les approvisionnements conservés à bord, les réserves de carburant, d'huile lubrifiante, y compris les fluides hydrauliques et les lubrifiants et autres articles mentionnés au paragraphe 1, conservés à bord de l'aéronef exploité par la compagnie aérienne désignée d'une Partie contractante peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante uniquement avec l'approbation des autorités douanières de ladite Partie. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités douanières jusqu'au moment où ils sont réexportés ou utilisés d'une autre façon, conformément aux lois et procédures douanières de ladite Partie contractante.

Article 8

TRANSIT DIRECT

1. Les passagers, les bagages et le fret 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 et le fret en transit direct sont exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 9

PRINCIPES RÉGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES CONVENUS

1. Chaque Partie contractante prend toutes les mesures appropriées dans sa juridiction pour assurer des conditions d'exploitation équitables et égales et pour éliminer toute forme de discrimination ou de concurrence déloyale affectant la position concurrentielle de la compagnie aérienne désignée de l'autre Partie contractante dans la jouissance des droits et privilèges énumérés dans le présent Accord.

2. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes devront, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises désignées par l'autre Partie contractante afin de ne pas porter indûment préjudice aux services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus qu'assureront les entreprises désignées par les Parties contractantes devront être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes convenues et auront pour but essentiel de fournir, à un coefficient de remplissage normal, une capacité correspondant à la demande normale et normalement prévisible de transport de passagers et de fret entre l'Autriche et l'Afrique du Sud.

4. Des dispositions prises par une compagnie aérienne désignée pour le transport de passagers et de fret embarqués ou débarqués à des points sur ses routes spécifiées dans les territoires de pays tiers, seront prises conformément aux principes généraux que la capacité est liée

a) Aux exigences du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

b) Aux exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise désignée en tenant compte des services locaux et régionaux; et

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

Article 10

DÉBOUCHÉS COMMERCIAUX

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ont le droit d'établir et de gérer des bureaux dans le territoire de l'autre Partie contractante pour favoriser le transport aérien et vendre des billets ainsi que de recourir aux autres moyens nécessaires à la fourniture de transport aérien.

2. La compagnie aérienne désignée d'une Partie contractante a le droit d'introduire et de maintenir dans le territoire de l'autre Partie contractante son personnel de direction ainsi que des effectifs commerciaux, opérationnels et techniques qui peuvent être nécessaires pour la fourniture de transport aérien.

3. Ces besoins en personnel peuvent être, au choix d'une compagnie aérienne désignée, satisfaits par son propre personnel ou en recourant aux services d'une autre organisation, société ou compagnie aérienne installée dans le territoire de

l'autre Partie contractante et autorisée à exploiter lesdits services dans le territoire de ladite Partie contractante.

4. Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante le droit de se livrer à la vente de services aériens de transport dans son territoire directement ou par l'intermédiaire de ses agents. Chaque compagnie aérienne désignée a le droit de vendre ses services et tous les voyageurs ont le droit d'acheter ses services et de les payer dans n'importe quelle devise.

5. L'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante a le droit de régler ses dépenses locales dans le territoire de l'autre Partie contractante en monnaie locale ou en devises librement convertibles, à condition que cela soit conforme à la réglementation concernant la monnaie locale.

6. Les activités ci-dessus sont entreprises conformément aux lois et réglementations de l'autre Partie contractante.

Article 11

TARIFS DU TRANSPORT

1. Les tarifs que l'entreprise désignée d'une Partie contractante appliquera pour le transport vers le territoire ou à partir du territoire 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 tels que les normes de vitesse et la configuration.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 seront chaque fois que possible fixés d'un commun accord par les compagnies aériennes désignées des deux Parties contractantes après consultation avec les autres compagnies aériennes exploitant tout ou une partie de la route et cet accord sera chaque fois que possible conclu en utilisant le mécanisme de fixation des tarifs de l'Association du transport aérien international.

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

4. Si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre sur un quelconque de ces tarifs, ou si pour toute autre raison il n'est pas possible de fixer des tarifs conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, ou si durant les quinze (15) premiers jours de la période de trente (30) jours mentionnée au paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes signifient 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.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur l'approbation d'aucun des tarifs qui leur sont présentés, conformément au paragraphe 3 ci-dessus, ni sur la fixation d'un tarif conformément au paragraphe 4, les Parties contractantes s'efforceront de trouver un accord sur les tarifs.

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

7. 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.

8. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ne pourront pas proposer de tarifs différents de ceux qui ont été établis conformément aux dispositions du présent article.

Article 12

HORAIRES

1. L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante soumettra aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante pour approbation, trente (30) jours au moins à l'avance, les horaires des services qu'elle envisage de fournir en spécifiant la fréquence, le type d'aéronef, la configuration et le nombre de sièges destinés aux voyageurs. Dans des cas spéciaux, ce délai peut être raccourci sous réserve de l'approbation desdites autorités.

2. Toutes modifications ultérieures aux horaires approuvés d'une entreprise de transport aérien désignée seront soumises pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

3. Les horaires établis pour une saison, conformément aux dispositions du présent Accord, resteront en vigueur pour les saisons correspondantes jusqu'à ce qu'un nouvel horaire ait été établi conformément aux dispositions du présent Accord. Toute modification d'un horaire pendant une saison peut toutefois être effectuée conformément aux dispositions du présent Accord.

Article 13

ECHANGE DE RENSEIGNEMENTS

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, ou demandent à sa compagnie aérienne désignée de le faire, des relevés statistiques périodiques ou autres dont celles-ci ont raisonnablement besoin pour examiner l'exploitation des services convenus, y compris mais pas seulement les états statistiques liés au volume du trafic acheminé par sa compagnie aérienne désignée entre les points du territoire de l'autre Partie contractante et d'autres points sur les routes spécifiées montrant les provenances initiales et les destinations finales du trafic.

Article 14

TRANSFERT DE FONDS

1. L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante a le droit de vendre des titres de transport aérien en monnaie locale ou en monnaie librement convertible et de transformer ses fonds en devises librement convertibles pour les transférer librement hors du territoire de l'autre Partie contractante. Sous réserve de la législation, de la réglementation et de la politique nationales de l'autre

Partie contractante, la conversion et le transfert des fonds recueillis au cours du fonctionnement normal de ses opérations seront effectués au taux de change conformément aux lois et réglementations nationales applicables régissant les paiements courants et ne seront soumis à aucuns frais, exception faite des commissions prélevées sur ce type de transaction.

2. Si un accord particulier de paiement entre les Parties contractantes est en place, les paiements seront effectués conformément aux dispositions dudit accord.

Article 15

TAXES D'AÉROPORT ET REDEVANCES D'USAGE

1. Les taxes et redevances imposées à l'entreprise désignée d'une Partie contractante par les autorités compétentes de l'autre Partie au titre de l'usage par cette entreprise désignée des installations aéroportuaires, des voies aériennes et autres installations et services d'aviation civile ne peuvent être plus élevées que celles imposées par cette Partie contractante à sa propre entreprise désignée qui se livre à une exploitation similaire au moyen d'aéronefs, d'installations et de services similaires.

2. Chaque Partie contractante encourage la tenue de consultations entre ses autorités compétentes en matière de taxes d'aéroport et de redevances d'usage et les entreprises désignées qui emploient les installations et services concernés. Dans la mesure du possible, ces consultations se déroulent par l'intermédiaire de l'organisation représentative appropriée d'entreprises de transport aérien. Les propositions tendant à modifier les taxes et redevances visées par le présent article sont présentées autant que possible avec un préavis raisonnable à l'entreprise désignée, accompagnées des renseignements complémentaires et des données pertinentes pour leur permettre d'exprimer leur opinion et de faire prendre cette dernière en compte avant toute modification.

Article 16

SÉCURITÉ

1. Chaque Partie contractante peut demander la tenue de consultations concernant les mesures de sécurité mises en œuvre par l'autre Partie contractante à l'égard des installations aéronautiques, des équipages, des aéronefs et de l'exploitation des entreprises désignées. Si une Partie contractante constate, suite à ces consultations, que l'autre Partie contractante n'applique pas dans ces domaines effectivement des règles et mesures de sécurité qui sont au moins égales aux règles minimales établies conformément à la Convention, elle notifie ces constatations à l'autre Partie contractante en indiquant les mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces règles minimales. L'autre Partie contractante prend alors les mesures correctives appropriées. Si l'autre Partie contractante ne prend pas les mesures appropriées dans un délai raisonnable et en tout cas dans les quinze (15) jours, les dispositions du paragraphe 1 de l'article 4 (Annulation et limitation des autorisations d'exploitation) du présent Accord sont applicables.

2. Lorsque des mesures immédiates sont essentielles pour assurer la sécurité de l'exploitation d'une compagnie aérienne, une Partie contractante peut prendre

ces mesures au titre du paragraphe 1 de l'article 4 (Annulation et limitation des autorisations d'exploitation), avant les consultations.

3. L'application des mesures prises par une Partie contractante conformément aux paragraphes 1 et 2 est suspendue dès que l'autre Partie contractante se conforme aux dispositions concernant la sécurité du présent article.

Article 17

SÉCURITÉ AÉRIENNE

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

2. Sans qu'il en résulte une limitation de leurs droits et obligations de caractère général en vertu du droit international, les Parties contractantes agiront en particulier 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 1970², et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971³, ou de toutes autres Conventions relatives à la sécurité aérienne auxquelles les Parties contractantes adhéreraient.

3. 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.

4. 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.

5. En outre, les Parties contractantes exigeront des exploitants d'aéronefs de leur pavillon, ou des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne applicables aux Parties contractantes. En conséquence, chaque Partie contractante informera l'autre Partie contractante de toute divergence entre sa réglementation et ses méthodes nationales et les normes de l'aviation civile des annexes mentionnées au paragraphe 4 ci-dessus. Chaque Partie contractante peut demander des consultations immédiates à l'autre Partie contractante à tout moment pour examiner ces divergences.

6. Chaque Partie contractante est d'accord pour qu'il puisse être demandé à ses exploitants d'aéronefs de se conformer aux dispositions en matière de sécurité

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

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

aérienne mentionnées au paragraphe 4 ci-dessus et imposées par l'autre Partie contractante pour l'entrée ou la sortie du territoire de cette autre Partie contractante ou du séjour dans ledit territoire. Chaque Partie contractante fera en sorte que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger l'aéronef et pour exercer les contrôles de sécurité nécessaires aux passagers, équipages, bagages à main, bagages de soute, fret et approvisionnement de l'aéronef avant et pendant l'embarquement et le chargement. Chaque Partie contractante considérera également avec bienveillance toute demande formulée par l'autre Partie contractante concernant des mesures spéciales de sécurité raisonnables pour faire face sur son territoire à une menace particulière.

7. 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 mesures appropriées permettant de mettre fin à l'incident ou à la menace aussi rapidement que possible et tenant compte de la nécessité de réduire au maximum les risques de perte de vie humaine.

8. Si l'une des Parties contractantes est raisonnablement fondée à penser que l'autre Partie a dérogé aux dispositions du présent article, les autorités aéronautiques de la première Partie contractante pourront demander à engager immédiatement des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. L'incapacité des Parties contractantes à atteindre un accord satisfaisant dans les quinze (15) jours à dater de ladite demande constituera un motif pour l'application du paragraphe 1 de l'article 4 (Annulation et limitation des autorisations d'exploitation) du présent Accord. En cas d'urgence, une Partie contractante pourra prendre des mesures au titre du paragraphe 1 de l'article 4 (Annulation et limitation des autorisations d'exploitation) avant l'expiration du délai de quinze (15) jours. Toute mesure prise conformément audit paragraphe sera suspendue dès que l'autre Partie contractante se conformera aux dispositions concernant la sécurité du présent article.

Article 18

CONSULTATIONS

1. Chaque Partie contractante peut à tout moment demander des consultations sur la mise en œuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord.

2. Sous réserve de l'article 16 (Sécurité) et de l'article 17 (Sécurité aérienne), ces consultations, qui peuvent prendre la forme de discussions orales ou d'échange de correspondance, commenceront dans les soixante (60) jours suivant la date de réception de ladite demande, à moins qu'il en soit autrement décidé d'un commun accord.

Article 19

MODIFICATION DE L'ACCORD

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes estime souhaitable la modification d'une disposition quelconque du présent Accord, à l'exclusion de son

Annexe, elle peut demander des consultations à l'autre Partie contractante. Lesdites consultations (qui peuvent être préparées par des discussions entre les autorités aéronautiques), commencent dans les soixante (60) jours suivant la date de la demande, à moins que les deux Parties contractantes ne conviennent de prolonger ladite période. Les modifications ainsi convenues sont approuvées par chaque Partie contractante conformément à ses procédures constitutionnelles.

2. Les modifications à l'Annexe sont décidées soit par écrit, soit par l'intermédiaire de consultations entre les autorités appropriées des Parties contractantes.

3. Si les dispositions d'un accord ou d'une convention multilatéraux relatifs au transport aérien entrent en vigueur, et sont liées aux deux Parties contractantes, le présent Accord sera réputé être modifié dans la mesure nécessaire pour l'aligner sur les dispositions dudit accord ou de ladite convention.

Article 20

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 négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles pourront convenir de soumettre leur différend pour décision à une personne ou à 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 jours (60). 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. Sous réserve de la décision finale du tribunal, les Parties contractantes assureront à égalité les coûts provisoires de l'arbitrage.

4. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

5. Si l'une des Parties contractantes néglige de se conformer à une décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article, l'autre Partie contractante peut limiter, suspendre ou révoquer tous droits ou privilèges accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut, aussi longtemps que la Partie concernée maintient son attitude.

Article 21

DÉNONCIATION DE L'ACCORD

1. Chaque Partie contractante peut à tout moment après l'entrée en vigueur du présent Accord notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification doit être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le présent Accord prend alors fin un (1) an après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante.

2. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification de dénonciation, ladite notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date à laquelle l'OACI en a accusé réception.

Article 22

ENREGISTREMENT DE L'ACCORD ET AMENDEMENTS

Le présent Accord et tous amendements ultérieurs à l'Accord seront déposés pour enregistrement par les Parties contractantes auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 23

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 un échange de notes diplomatiques que les conditions nécessaires à son entrée en vigueur, conformément à leurs procédures constitutionnelles respectives, ont été remplies.

L'Accord entre le Gouvernement fédéral autrichien et le Gouvernement de la République d'Afrique du Sud relatif aux transports aériens, signé à Vienne le 26 mars 1969¹, ainsi que son Annexe, telle que modifiée et en vigueur depuis le 1^{er} septembre 1992², seront caduques au moment de l'entrée en vigueur du présent Accord.

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

FAIT en double exemplaire au Cap le 20 février 1995 en langues allemande et anglaise, chaque version faisant également foi.

Pour le Gouvernement
fédéral autrichien :

KLIMA

Pour le Gouvernement
de la République d'Afrique du Sud :

MAHARAJ

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 728, p. 205.

² *Ibid.*, vol. 1696, No. A-10471.

ANNEXE

A. L'entreprise désignée par le Gouvernement fédéral autrichien aura le droit d'exploiter des services aériens réguliers dans les deux sens sur les routes indiquées ci-après :

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

B. L'entreprise désignée par le Gouvernement de la République sud-africaine aura le droit d'exploiter des services aériens réguliers dans les deux sens sur les routes indiquées ci-après :

<i>Points de départ</i>	<i>Points d'arrivée</i>
Points en Afrique du Sud	Vienne

C. L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes pourra 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.
