

**No. 32356**

---

**AUSTRIA  
and  
CROATIA**

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

*Authentic texts: German, Croatian and English.*

*Registered by Austria on 27 November 1995.*

---

**AUTRICHE  
et  
CROATIE**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à  
Vienne le 23 juin 1994**

*Textes authentiques : allemand, croate et anglais.*

*Enregistré par l'Autriche le 27 novembre 1995.*

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

## LUFTVERKEHRSABKOMMEN ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG UND DER REGIERUNG DER REPUBLIK KROATIEN

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung der Republik Kroatien, in der Folge die Vertragsparteien genannt,

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

Vom Wunsche geleitet, ein Abkommen zum Zwecke der Einrichtung eines planmäßigen Flugverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten abzuschließen,

Haben folgendes vereinbart:

### Artikel 1

#### Begriffsbestimmungen

Im Rahmen dieses Abkommens bedeuten die unten angeführten Ausdrücke, sofern nicht der Zusammenhang etwas anderes erfordert:

**Luftfahrtbehörden** – im Falle der Regierung der Republik Kroatien das Ministerium für Meeresangelegenheiten, Transport und Kommunikation und im Falle der Österreichischen Bundesregierung den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, oder jede andere Behörde, die zur Wahrnehmung der gegenwärtig von den genannten Behörden ausgeübten Funktionen gesetzlich befugt ist.

**Vereinbarte Fluglinien** – jede planmäßige Luftverkehrsverbindung, die auf einer festgelegten Strecke betrieben wird.

**Fluglinienunternehmen** – jedes Luftverkehrsunternehmen, das eine internationale Fluglinie anbietet oder betreibt.

**Fluglinie** – jede planmäßige Luftverkehrsverbindung, die mit Luftfahrzeugen zur öffentlichen Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post betrieben wird.

**Beförderungskapazität** – a) in bezug auf ein Luftfahrzeug, die auf einer festgelegten Flugstrecke oder einem Flugstreckenabschnitt zur Verfügung stehende Nutzlast dieses Luftfahrzeuges;

b) in bezug auf eine Fluglinie, die Beförderungskapazität der auf dieser Fluglinie eingesetzten Luftfahrzeuge, multipliziert mit der von diesen Luftfahrzeugen innerhalb eines gegebenen Zeitraumes auf einer festgelegten Flugstrecke oder einem Flugstreckenabschnitt betriebenen Frequenz.

**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 jede Änderung der Anhänge oder der Konvention gemäß deren Artikel 90 und 94 ein, sofern diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien in Kraft getreten sind.

**Namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen** – ein Fluglinienunternehmen, das von der einen Vertragspartei der anderen in schriftlicher Form als zugelassen namhaft gemacht wurde, die vereinbarten Fluglinien dem Abkommen gemäß zu betreiben.

**Internationale Fluglinie** – eine Fluglinie, die den Luftraum über dem Hoheitsgebiet von mehr als einem Staat durchquert.

**/.** **Festgelegte Flugstrecke** – eine Flugstrecke, die im Anhang des Abkommens festgelegt wird.

**Nichtgewerbliche Landung** – eine Landung zu jedem anderen Zweck als zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Fracht oder Post.

Tarife – die Preise, die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck oder Fracht zu bezahlen sind, sowie die Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich der Preise und Bedingungen für Agenturen und sonstige Dienstleistungen, jedoch ausschließlich der Entgelte und Bedingungen für die Beförderung von Post.

Hoheitsgebiet – in bezug auf einen Staat die Landgebiete und daran angrenzenden Küstengewässer, die unter der Staatshoheit dieses Staates stehen.

## Artikel 2

### Gewährung von Rechten

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei hinsichtlich ihrer planmäßigen internationalen Fluglinien die folgenden Rechte:

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

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

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

## Artikel 3

### Erforderliche Bewilligungen

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

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

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

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

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

6. Ist ein Fluglinienunternehmen auf diese Weise namhaft gemacht und zugelassen worden, so kann es jederzeit den Betrieb der vereinbarten Fluglinien aufnehmen, vorausgesetzt, daß ein gemäß den Bestimmungen von Artikel 10 des vorliegenden Abkommens erstellter Tarif in Kraft ist und eine Vereinba-

rung gemäß den Bestimmungen von Artikel 9 des vorliegenden Abkommens in bezug auf diese Fluglinie getroffen wurde.

#### **Artikel 4**

##### **Aussetzung und Widerruf**

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

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

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

#### **Artikel 5**

##### **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.

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

#### **Artikel 6**

##### **Flughafen- und ähnliche Gebühren**

Die von den Vertragsparteien für die Benützung der Flughäfen und sonstigen Einrichtungen der Luftfahrt durch die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der einen Vertragspartei eingehobenen Gebühren dürfen nicht höher sein als die von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei für die gleiche Kategorie von Luftfahrzeugen auf den gleichen Fluglinien bezahlten Gebühren.

#### **Artikel 7**

##### **Befreiung von Zöllen und anderen Abgaben**

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

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

- a) Bordvorräte innerhalb der von den Behörden der jeweils betroffenen Vertragspartei festgesetzten Grenzen, die im Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien an Bord genommen werden und zur Verwendung an Bord der auf einer festgelegten Flugstrecke der anderen Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmt sind;
- b) Ersatzteile, die in das Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien zum Zwecke der Wartung oder Instandsetzung von Luftfahrzeugen eingeführt werden, die von dem bzw. den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei auf einer festgelegten Flugstrecke eingesetzt werden;
- c) Treib- und Schmierstoffe, die zur Versorgung von Luftfahrzeugen bestimmt sind, die von dem bzw. den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei auf einer festgelegten Flugstrecke betrieben werden, selbst wenn diese Vorräte während des Fluges über dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, in dem sie an Bord genommen wurden, verwendet werden sollen.

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

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

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

- a) Güter, die für die Errichtung, Ausstattung und den Betrieb eines Büros verwendet werden sollen, zB. Mobiliar, Schreibmaschinen usw.;
- b) alle Arten von Fernmeldegeräten, wie Fernschreiber und tragbare Funksprechgeräte oder sonstige drahtlose Ausrüstung zum Einsatz innerhalb des Flughafens;
- c) Computersysteme der Fluglinienunternehmen für Buchungs- und Betriebszwecke, verschiedene offizielle Schriftstücke, die das Abzeichen des Fluglinienunternehmens tragen, wie Gepäckanhänger, Flugscheine, Luftfrachtbriefe, Flugpläne, Bordkarten usw.

#### Artikel 8

##### Direkter Transitverkehr

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

2. Gepäck, Fracht und Post im direkten Transitverkehr sind von Zollgebühren und anderen ähnlichen Steuern befreit.

#### Artikel 9

##### Kapazitätsvorschriften

Die auf den vereinbarten planmäßigen Fluglinien bereitgestellte Kapazität unterliegt folgenden Bestimmungen:

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

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

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

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

- a) der Verkehrsnachfrage zwischen dem Ausgangsland und den Bestimmungsländern;
- b) der Verkehrsnachfrage in dem Gebiet, welches von dem bzw. den Fluglinienunternehmen überflogen wird, wobei lokale und regionale Verkehrslinien, die von den Fluglinienunternehmen der Staaten, die dieses Gebiet umfassen, eingerichtet wurden, zu berücksichtigen sind; und
- c) den Erfordernissen des Durchgangsflugbetriebes.

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

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

## Artikel 10

### Beförderungstarife

1. Die Tarife für die vereinbarten Fluglinien sind unter gebührender Berücksichtigung aller maßgeblichen Faktoren, einschließlich der Betriebskosten, eines angemessenen Gewinnes, der Wettbewerbssituation auf dem Markt und der von anderen Fluglinienunternehmen für jeden beliebigen Abschnitt der vereinbarten Fluglinien eingehobenen Tarife, in angemessener Höhe zu erstellen. Die Tarife sind zwischen den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der beiden Vertragsparteien zu vereinbaren.

2. Die Vereinbarung der Tarife ist von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen nach Möglichkeit im Wege des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes zu erzielen. Ist dies nicht möglich, so sind die Tarife für jede festgelegte Flugstrecke zwischen den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen zu vereinbaren. In jedem Fall unterliegen die Tarife der Genehmigung der Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien und wäre der Antrag spätestens dreißig (30) Tage vor dem vorgeschlagenen Zeitpunkt ihrer Einführung zu stellen. Diese Frist kann vorbehaltlich der Zustimmung der genannten Behörden herabgesetzt werden.

3. Können sich die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen nicht innerhalb eines angemessenen Zeitraumes auf die Tarife einigen oder verweigern die Luftfahrtbehörden einer der beiden Vertragsparteien die Genehmigung der ihnen gemäß den Bestimmungen von Absatz 2 dieses Artikels vorgelegten Tarife, so werden sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien bemühen, eine Einigung über die Tarife zu erzielen.

4. Kann eine Einigung gemäß Absatz 3 dieses Artikels nicht erzielt werden, so wird der Streitfall gemäß den Regeln für die Beilegung von aus diesem Abkommen erwachsenden Meinungsverschiedenheiten beigelegt.

5. Neue oder abgeänderte Tarife erlangen nur dann Gültigkeit, wenn sie von den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien genehmigt oder durch Vermittlung gemäß den Regeln für die Beilegung von Meinungsverschiedenheiten zuerkannt wurden. Bis zur endgültigen Zuerkennung der Tarife gemäß diesem Artikel gelangen die geltenden Tarife zur Anwendung.

## Artikel 11

### Überweisung von Einkünften und Besteuerung

1. Jede Vertragspartei gewährt dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, den von diesem Fluglinienunternehmen im Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei erzielten Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben zu überweisen. Die Überweisung von Einkünften im Zusammenhang mit der Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post hat frei in jeder konvertierbaren Währung zu den geltenden Devisenbestimmungen zu erfolgen. Überweisungen sind unverzüglich durchzuführen, spätestens jedoch innerhalb von sechzig (60) Tagen ab dem Zeitpunkt des Ersuchens.

2. Besteht zwischen den Vertragsparteien ein besonderes Zahlungsabkommen, so werden die Zahlungen gemäß den Bestimmungen dieses Abkommens vorgenommen.

3. Gewinne aus dem Betrieb der vereinbarten Fluglinien unterliegen nur im Hoheitsgebiet derjenigen Vertragspartei der Besteuerung, in dem sich der Hauptgeschäftssitz des betroffenen namhaft gemachten Fluglinienunternehmens befindet.

4. Kapital in Form der im internationalen Verkehr eingesetzten Luftfahrzeuge sowie des mit dem Betrieb solcher Luftfahrzeuge zusammenhängenden beweglichen Vermögens unterliegt nur im Hoheitsgebiet derjenigen Vertragspartei der Besteuerung, in dem sich der Hauptgeschäftssitz des betroffenen namhaft gemachten Fluglinienunternehmens befindet.

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

## Artikel 12

### Vertretung, Ausstellung von Beförderungsdokumenten und Verkaufsförderung

Die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei erhalten in gleichem Maße wie die Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei Gelegenheit, im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei Büros zu errichten und zu betreiben und, vorbehaltlich der Gesetze, das für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien auf den festgelegten Flugstrecken notwendige kaufmännische und technische Personal einzustellen. Es ist auch berechtigt, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei alle Arten von Beförderungsdokumenten zu verkaufen sowie Werbung und Verkaufsförderung zu betreiben.

## Artikel 13

### Sicherheit der Zivilluftfahrt

1. Im Einklang mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten bekräftigen die Vertragsparteien ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen. Ohne Beschränkung ihrer allgemeinen völkerrechtlichen Rechte und Pflichten handeln die Vertragsparteien insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des am 14. September 1963 in Tokio unterzeichneten Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, des am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, des am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt sowie dessen am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichneten Ergänzung durch das Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, oder jedes anderen Übereinkommens über die Sicherheit der Luftfahrt, welchem beide Parteien noch beitreten mögen.

2. Die Vertragsparteien gewähren einander auf Ersuchen jede notwendige Hilfe, um Handlungen der widerrechtlichen Inbesitznahme von Zivilluftfahrzeugen und sonstige widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, deren Fluggäste und Besatzungsmitglieder, von Flughäfen und Luftfahrteinrichtungen sowie jede sonstige Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

3. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation festgelegten und als Anhang zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt bezeichneten Sicherheitsbestimmungen für die Luftfahrt, sofern solche Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie werden 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 diesen Sicherheitsbestimmungen für die Luftfahrt handeln.

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

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

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

#### **Artikel 14**

##### **Statistiken**

Die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien haben einander über Ersuchen jene periodischen oder sonstigen statistischen Unterlagen zur Verfügung zu stellen, die vernünftigerweise zur Überprüfung der auf den vereinbarten Fluglinien bereitgestellten Kapazität verlangt werden können. Diese statistischen Unterlagen haben Angaben über das von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen auf den vereinbarten Fluglinien beförderte Verkehrsaufkommen unter Angabe der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs zu umfassen.

#### **Artikel 15**

##### **Registrierung**

Dieses Abkommen und jede Abänderung davon sind bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zu registrieren.

#### **Artikel 16**

##### **Beratung und Abänderungen**

1. Die Luftfahrtbehörden werden über Antrag einer von ihnen Beratungen abhalten, um eine enge Zusammenarbeit und zufriedenstellenden Vollzug dieses Abkommens zu gewährleisten.

2. Wenn eine der Vertragsparteien es für notwendig erachtet, irgendeine Bestimmung des vorliegenden Abkommens abzuändern, so kann sie um Beratungen mit der anderen Vertragspartei ersuchen. Diese Beratungen (die durch Gespräche zwischen den Luftfahrtbehörden vorbereitet werden können) haben innerhalb eines Zeitraumes von sechzig (60) Tagen ab dem Zeitpunkt des Ersuchens zu beginnen, sofern nicht beide Vertragsparteien eine Verlängerung dieses Zeitraumes vereinbaren. Jede auf diese Weise von den Vertragsparteien vereinbarte und beschlossene Abänderung tritt mit ihrer Bestätigung durch Austausch diplomatischer Noten in Kraft.

3. Falls ein multilaterales Übereinkommen über Luftverkehr für beide Vertragsparteien in Kraft tritt, so ist das vorliegende Abkommen dahingehend abzuändern, daß es mit den Bestimmungen dieses Übereinkommens im Einklang steht.



4. Abänderungen des Anhangs können unmittelbar zwischen den zuständigen Behörden der Vertragsparteien vereinbart werden.

#### **Artikel 17**

##### **Beilegung von Meinungsverschiedenheiten**

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

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

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

4. Verabsäumt es eine der Vertragsparteien, eine 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 auf Grund dieses Abkommens gewährt hat, einschränken, aufheben oder widerrufen.

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

#### **Artikel 18**

##### **Beendigung**

1. Jede der Vertragsparteien kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich auf diplomatischem Wege ihren Entschluß bekanntgeben, das Abkommen zu kündigen. Eine solche Benachrichtigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zur Kenntnis zu bringen. Das Abkommen tritt ein Jahr nach Empfang der Kündigung außer Kraft.

2. Wenn keine Empfangsbestätigung durch die andere Vertragspartei erfolgt, gilt die Kündigung als vierzehn (14) Tage nach ihrem Empfang durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation eingegangen.

#### **Artikel 19**

##### **Inkrafttreten**

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

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

GESCHEHEN in Wien am 23. Juni 1994 in zweifacher Ausfertigung in deutscher, kroatischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen authentisch ist.

Bei unterschiedlicher Auslegung ist der englische Text maßgeblich.

Für die Österreichische  
Bundesregierung:

VIKTOR KLIMA

Für die Regierung  
der Republik Kroatien:

IVICA MUDRINIC

## ANHANG

A. Das bzw. die von der Regierung der Republik Kroatien namhaft gemachte(n) Fluglinienunternehmen ist bzw. sind berechtigt, auf den im folgenden festgelegten Flugstrecken planmäßige Fluglinien in beiden Richtungen zu betreiben:

Abflugpunkte	Ankunftspunkte
Punkte in Kroatien	Punkte in Österreich

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

Abflugpunkte	Ankunftspunkte
Punkte in Österreich	Punkte in Kroatien

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

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

## [CROATIAN TEXT — TEXTE CROATE]

SPORAZUM O ZRAČNOM PROMETU IZMEĐU SAVEZNE VLADE  
AUSTRIJE I REPUBLIKE HRVATSKE

Savezna vlada Austrije i Vlada Republike Hrvatske, dalje u tekstu stranke Sporazuma, budući da su članice Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, otvorene za potpisivanje u Chicagu sedmog prosinca 1944., želeći sklopiti Sporazum radi uspostave redovnog zračnog prometa između svojih zemalja, dogovorile su se kako slijedi,

## Članak I

## Izrazi

I. Izrazi u ovom Sporazumu imaju slijedeće značenje, ako iz samoga teksta ne proizlazi drugačije:

**Zrakoplovne vlasti** – za Saveznu vladu Austrije to znači Savezni ministar za javno gospodarstvo i promet, a u slučaju Republike Hrvatske, Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, ili bilo koja druga vlast pravno opunomoćena da sada obavlja dužnosti spomenutih vlasti.

**Ugovoreni promet** – znači redovni zračni promet koji se obavlja na utvrđenoj liniji.

**Zračni prijevoznik** – označuje svako poduzeće zrakoplovne djelatnosti koje nudi ili obavlja međunarodni zračni promet.

**Zračni promet** – znači redovni zračni promet koji se obavlja zrakoplovom za javni prijevoz putnika, tereta i pošte.

**Kapacitet:**

- a) kad se odnosi na zrakoplov, znači njegovu korisnu nosivost na cijeloj ili dijelu utvrđene linije;
- b) kad se odnosi na zračni promet, znači korisnu nosivost zrakoplova koji se koristi u tom prometu, pomnoženu s brojem letova za određeno vrijeme na cijeloj ili dijelu utvrđene linije.

**Konvencija** – znači Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, otvorenu za potpisivanje u Chicagu 7. prosinca 1944. i razumijeva svaki dodatak ili njegovu izmjenu u skladu sa člankom 90. Konvencije ili izmjenu Konvencije prema članku 94., ako su važeće za obje stranke Sporazuma.

**Određeni zračni prijevoznik** – označuje poduzeće zrakoplovne djelatnosti što ga je jedna stranka Sporazuma odredila i pismenim putem obavijestila drugu da je ono ovlašteno obavljati ugovoreni promet u skladu s ovim Sporazumom.

**Međunarodni zračni promet** – zračni promet koji prolazi zračnim prostorom iznad teritorija više od jedne države.

**Utvrdjena linija** – linija utvrđena u Dodatku ovog Sporazuma.

**Zaustavljanje u ne prometne svrhe** – slijetanje iz razloga drugih od uzimanja ili iskrcavanja putnika, tereta i pošte.

**Tarife** – označuju cijene prijevoza putnika, prtljage ili robe i uvjete prema kojima se te cijene primjenjuju, uključujući cijene i uvjete agencijskih i drugih pomoćnih usluga, ali isključujući naknadu i uvjete za prijevoz pošte.

**Teritorij** – u odnosu na državu znači kopneno područje i granične teritorijalne vode pod suverenošću te države.

## Članak 2.

### Davanje prava

1. Svaka stranka Sporazuma daje drugoj stranci Sporazuma slijedeća prava u svezi s njezinim redovitim međunarodnim zračnim prometom:

- a) pravo prelijetati svoj teritorij bez slijetanja,
- b) pravo slijetati na svom teritoriju u neprometne svrhe.

2. Svaka stranka Sporazuma daje drugoj stranci Sporazuma prava određena u ovom Sporazumu, radi uspostave redovitog međunarodnog zračnog prometa na utvrđenim linijama u Dodatku. Takav promet i linije se dalje u tekstu zovu »ugovoreni promet« i »utvrđene linije«. Obavljajući ugovoreni promet na utvrđenoj liniji, određeni zračni prijevoznik (prijevoznici) svake stranke Sporazuma, imat će, osim prava utvrđenih u stavku 1. ovog članka, pravo slijetanja na teritorij druge stranke Sporazuma, u mjestima utvrđenim za tu liniju u rasporedu, radi ukrcaja i iskrcaja putnika i tereta, uključujući i poštu.

3. Smatrat će se da ništa iz stavka 2. ovog članka ne daje pravo zračnom prijevozniku (prijevoznicima) jedne stranke Sporazuma, na području druge stranke Sporazuma, ukrcati, radi prijevoza u najmu ili uz naplatu, putnike i teret uključujući i poštu upućene na drugo mjesto na području te druge stranke Sporazuma.

## Članak 3.

### Potrebna odobrenja

1. Svaka stranka Sporazuma će imati pravo pismeno drugoj stranci odrediti jednog ili više zračnih prijevoznika, radi obavljanja ugovorenog prometa na utvrđenim linijama.

2. Nakon primitka takvog imenovanja, zrakoplovne će vlasti druge stranke Sporazuma, podredno odredbama stavka 4. i 5. ovog članka, bez odgode izdati određenom zračnom prijevozniku odgovarajuće odobrenje za rad.

3. Svaka će stranka Sporazuma imati pravo, pismenim obavješću drugoj stranci Sporazuma, povući imenovanje kojega zračnog prijevoznika i odrediti drugog.

4. Od određenog zračnog prijevoznika bilo koje stranke Sporazuma, može se tražiti da uvjeri drugu stranku da je sposoban ispunjavati uvjete postavljene zakonom i propisima, koje obično i razborito primjenjuje ta stranka Sporazuma u obavljanju međunarodnog zračnog prometa, u skladu s odredbama Konvencije.

5. Svaka stranka Sporazuma imati će pravo odbiti da izda odobrenje za rad prema stavku 2. ovog članka, ili postaviti određenom zračnom prijevozniku takve uvjete koje može razumjevati potrebnim za izvršavanje prava određenim u članku 2. ovog Sporazuma, u svakom slučaju kad spomenuta stranka Sporazuma nije uvjerena da je većinski dio vlasničkih prava i stvarna kontrola tog zračnog prijevoznika u posjedu stranke Sporazuma koja je odredila zračnog prijevoznika, odnosno njezinih državljana.

6. Kad se tako odredi zračni prijevoznik i odobri mu se rad, on može u svako doba početi obavljati ugovoreni promet, pod uvjetom da su tarife, utvrđene u skladu s odredbama članka 10. ovog Sporazuma, na snazi i da je postignut dogovor o prometu u skladu s odredbama članka 9. ovog Sporazuma.

## Članak 4.

### Obustava i povlačenje

1. Svaka stranka Sporazuma ima pravo obustaviti izvršavanje prava određenih u članku 2. ovog Sporazuma zračnom prijevozniku (prijevoznicima) druge stranke Sporazuma ili povući odobrenje za rad, odnosno postaviti takve uvjete koje može smatrati potrebnim radi izvršavanja tih prava:

- a) u svakom slučaju kad nije uvjerena da je većinski dio vlasničkih prava i stvarna kontrola spomenutog zračnog (zračnih) prijevoznika u posjedu stranke Sporazuma koja određuje zračnog prijevoznika (prijevoznike) ili njezinih državljana, odnosno
- b) u slučaju da se spomenuti zračni prijevoznik ne pridržava zakona i propisa stranke Sporazuma koja odobrava ta prava ili
- c) u slučaju da zračni prijevoznik (prijevoznici) na drugi način ne posluju u skladu s uvjetima propisanim prema ovom Sporazumu.

2. Osim ako je trenutna obustava, povlačenje ili uvjetovanje, spomenuto u stavku 1. ovog članka, bitno radi daljnjeg sprečavanja kršenja zakona ili propisa, takvo pravo će se koristiti samo nakon konzultacija s drugom strankom Sporazuma. U takvom slučaju konzultacije će početi u roku od šezdeset (60) dana od postavljenog zahtjeva za konzultacije bilo koje stranke Sporazuma.

#### Članak 5.

##### Priznavanje svjedodžbi i dozvola

1. Svjedodžbe o plovidbenosti, sposobnosti i još važeće dozvole koje je izdala ili validirala jedna stranka Sporazuma, druga će stranka priznati važećim radi obavljanja ugovorenog prometa.

2. Svaka stranka Sporazuma, međutim, zadržava pravo odbiti da prizna, radi letenja iznad svoga teritorija, svjedodžbe o sposobnosti i dozvole koje je izdala ili validirala njezinim vlastitim državljanima neka druga država.

#### Članak 6.

##### Aerodromske i slične naknade

Naknade koje odredi svaka stranka Sporazuma određenim zračnim prijevoznicima jedne stranke Sporazuma za korištenje aerodroma i navigacijskih uređaja, neće biti veće od onih koje plaćaju određeni zračni prijevoznici druge stranke Sporazuma za istu vrstu zrakoplova i zračnog prometa.

#### Članak 7.

##### Oslobođenje od carinskih i ostalih pristojbi

1. Zrakoplovi kojima određeni zračni prijevoznik (prijevoznici) svake stranke Sporazuma obavlja međunarodni zračni promet, isto tako i redovita oprema, gorivo, mazivo i zalihe zrakoplova (uključujući namirnice, piće i duhan) koje se nalaze na zrakoplovu, biti će oslobođene svih carinskih pristojbi, inspekcijских naknada i drugih pristojbi ili davanja pri dolasku na teritorij druge stranke Sporazuma, pod uvjetom da takva oprema i zalihe ostanu na zrakoplovu dok se ponovno ne izvezu.

2. Također su oslobođeni istih pristojbi i davanja, osim troškova za obavljanje usluga:

- a) zalihe zrakoplova ukrane na teritoriju bilo koje stranke Sporazuma, unutar granica koje je utvrdila spomenuta stranka Sporazuma, za korištenje na zrakoplovu koji leti na utvrđenoj liniji druge stranke Sporazuma;
- b) rezervni dijelovi uvezeni na teritorij bilo koje stranke Sporazuma radi održavanja ili popravka zrakoplova kojeg koristi na utvrđenoj liniji određeni zračni prijevoznik (prijevoznici) druge stranke Sporazuma;
- c) gorivo i mazivo namjenjeno za opskrbu zrakoplova određenog (određenih) zračnog (zračnih) prijevoznika druge stranke Sporazuma koji leti na utvrđenoj liniji, čak i onda kada se te zalihe trebaju koristiti na dijelu puta iznad teritorija stranke Sporazuma gdje su ukrane.

Stvari gore spomenute pod točkom a), b) i c) mogu se zadržati pod carinskim nadzorom ili kontrolom.

3. Redovita zračna oprema, a isto tako stvari i zalihe koje su ostale na zrakoplovu bilo koje stranke Sporazuma, mogu se iskrcati na teritoriju druge stranke Sporazuma samo s odobrenjem carinskih vlasti te stranke Sporazuma. U svakom slučaju, mogu se staviti pod nadzor spomenutih vlasti dok se ponovno ne izveze ili drugačije ne riješi u skladu sa carinskim propisima.

4. Također će se osloboditi svih carinskih pristojbi i/ili davanja, na temelju uzajamnosti, na stvari i uvezenu robu na teritorij bilo koje stranke Sporazuma radi isključive uporabe određenog (određenih) zračnog (zračnih) prijevoznika druge stranke Sporazuma, kako slijedi:

- a) roba koja će se upotrijebiti za smještaj, opremanje i rad ureda, na pr. namještaj, pišaće mašine itd.;
- b) sve vrste telekomunikacijske opreme, kao strojevi za pisanje na daljinu i toki voki ili druga bežična oprema za korištenje unutar aerodroma;

- c) kompjutorski sustav zračnog prijevoznika za rezervaciju i poslovanje, različiti službeni dokumenti koji nose znak zračnog prijevoznika, kao prtljažne naljepnice, karte, zrakoplovni teretni listovi, redovi letenja, boarding karte itd.

### Članak 8.

#### Izravni provoz

1. Putnici, prtljaga, teret i pošta u izravnom provozu preko područja bilo koje stranke Sporazuma, a koji ne napuštaju prostor aerodroma rezerviran za tu svrhu, bit će, osim radi mjera sigurnosti protiv nasilja, zračnog gusarstva i krijumčarenja opojnih droga, podložni samo pojednostavljenom nadzoru.

2. Prtljaga, teret i pošta u izravnom provozu bit će oslobođeni carinskih pristojbi i drugih sličnih davanja.

### Članak 9.

#### Dogovaranje kapaciteta

Kapacitet u ugovorenom redovnom zračnom prometu opsluživat će se pod slijedećim uvjetima:

1. Određeni zračni prijevoznik (prijevoznici) obiju stranaka Sporazuma imat će pravedne i jednake mogućnosti obavljati ugovoreni promet na utvrđenim linijama.

2. U obavljanju ugovorenog prometa, određeni zračni prijevoznik (prijevoznici) svake stranke Sporazuma uzet će u obzir interese zračnog (zračnih) prijevoznika druge stranke Sporazuma, da ne bi neopravdano štetio prometu kojeg potonji obavlja na cijeloj ili dijelu iste linije.

3. Ugovoreni promet kojeg obavlja određeni zračni prijevoznik (prijevoznici) svake stranke Sporazuma, bit će u razmjeru s potražnjom javnosti za prijevozom na utvrđenim linijama i imat će, kao svoj prvenstveni cilj, osiguranje odgovarajućeg kapaciteta za zadovoljenje tekuće i razumno pretpostavljene potražnje za prijevozom putnika, tereta i pošte između teritorija stranke Sporazuma koja je odredila zračnog prijevoznika (prijevoznike) i zemalja krajnjeg odredišta prometa.

4. Odredbe za prijevoz putnika, tereta i pošte ukrcanih ili iskrcanih u mjestima na određenim linijama na teritorijima drugih država, ne onih koje su odredile zračnog prijevoznika (prijevoznike), dogovorit će se u skladu s općim načelom da je kapacitet u vezi sa:

- a) potražnjom prometa između zemlje polazišta i zemalja odredišta;
- b) potražnjom prometa područja kroz koje prolazi zračni prijevoznik (prijevoznici), uzimajući u obzir lokalni i regionalni promet kojeg obavljaju zračni prijevoznici područne države; i
- c) potražnjom izravnog prometa zračnog prijevoznika.

5. Redovi letenja ugovorenog prometa podnijet će se na odobrenje zrakoplovnim vlastima obiju stranaka Sporazuma najmanje trideset (30) dana prije planiranog datuma njihove primjene. U posebnim slučajevima, ovaj rok se može skratiti u dogovoru spomenutih vlasti.

6. Redovi letenja doneseni za jednu sezonu u skladu s odredbama ovog članka, ostat će na snazi za odgovarajuće sezone, sve dok se ne donesu novi u skladu s odredbama ovog članka.

### Članak 10.

#### Tarife

1. Tarife će se u ugovorenom prometu utvrditi na razboritoj razini, imajući u vidu sve relevantne čimbenike, uključujući troškove poslovanja, umjerenu dobit, tržišne prilike i tarife ostalih zračnih prijevoznika za ma koji dio ugovorenoga prometa. Tarife će dogovarati određeni zračni prijevoznici obiju stranaka.

2. Kad god je to moguće, određeni zračni prijevoznici će se dogovoriti o tarifama mehanizmom za utvrđivanje cijena Međunarodnog udruženja zračnih prijevoznika. Ne uspiju li u tome, tarife će dogovarati za svaku utvrđenu liniju. U svakom slučaju tarife podliježu odobrenju zrakoplovnih vlasti obiju stranaka, a zahtjev za njihovo odobrenje treba podnijeti ne kasnije od 30 dana prije planirane primjene. Taj rok se može skratiti uz pristanak gore spomenutih vlasti.

3. Ako se određeni zračni prijevoznici ne mogu u razboritom roku dogovoriti o tarifama, ili ako bilo koja zrakoplovna vlast ne odobri tarife podnesene u skladu s točkom 2. ovog članka, stranke Sporazuma će nastojati da dogovore tarife preko zrakoplovnih vlasti.

4. Ako se ne može postići dogovor iz točke 3. ovog članka, spor će se riješiti u skladu s pravilima o rješavanju sporova iz ovoga Sporazuma.

5. Nijedna nova niti izmijenjena tarifa neće stupiti na snagu ako je ne odobre zrakoplovne vlasti obju stranaka Sporazuma ili arbitraža, prema pravilima o rješavanju sporova. Do donošenja odluke o tarifama u skladu s odredbama ovog članka, primjenjivat će se tarife koje su na snazi.

#### Članak 11.

##### Prijenos prihoda i oporezivanje

1. Svaka stranka Sporazuma daje određenom zračnom prijevozniku druge stranke Sporazuma pravo prijenosa viška prihoda što ga je ostvario na teritoriju prve stranke Sporazuma. Prijenos prihoda u vezi s prijevozom putnika, tereta i pošte obaviti će se slobodno, u ma kojoj konvertibilnoj valuti, u skladu s deviznim propisima na snazi. Prijenos će se obaviti odmah, a najkasnije šezdeset (60) dana nakon postavljenog zahtjeva.

2. Ako je među strankama Sporazuma na snazi poseban ugovor o platnom prometu, plaćanja će se obavljati u skladu s odredbama tog ugovora.

3. Dobit od obavljanja ugovorenog prometa oporezivati će se samo na teritoriju stranke Sporazuma gdje je sjedište određenog zračnog prijevoznika.

4. Kapital kojega predstavlja zrakoplov kojim se obavlja međunarodni promet i pokretnine koje pripadaju poslovanju takvog zrakoplova, oporezovat će se na teritoriju stranke Sporazuma gdje se nalazi sjedište određenog zračnog prijevoznika.

5. Ako je među strankama Sporazuma na snazi poseban ugovor o izbjegavanju dvostrukog oporezivanja glede poreza na prihod i kapital, njegove odredbe će se primijeniti.

#### Članak 12.

##### Zastupanje, prodaja i promidžba

Određeni zračni prijevoznici svake stranke Sporazuma imat će istu mogućnost kao i zračni prijevoznici druge stranke Sporazuma na teritoriju druge stranke Sporazuma, otvoriti urede i poslovati i zaposliti, u skladu sa zakonom, poslovno i tehničko osoblje radi obavljanja ugovorenog prometa na utvrđenim linijama. Isto tako imaju pravo prodavati sve vrste prijevoznih dokumenata i promicati prodaju na teritoriju druge stranke Sporazuma.

#### Članak 13.

##### Zrakoplovna sigurnost

1. Dosljedno svojim pravima i obvezama po međunarodnom pravu, stranke Sporazuma potvrđuju svoju obvezu na zaštitu sigurnosti civilnog zrakoplovstva od nezakonitog uplitanja. Bez ograničavanja svojih općih prava i obveza po međunarodnom pravu, stranke Sporazuma će posebno postupati u skladu s odredbama Konvencije o krivičnim i nekim drugim djelima počinjenim na zrakoplovu, potpisane u Tokiju 14. rujna 1963., Konvencije o suzbijanju otmice zrakoplova, potpisane u Hagu 16. prosinca 1970., Konvencije o suzbijanju nezakonitih čina protiv sigurnosti civilnoga zrakoplovstva, potpisane u Montrealu 23. rujna 1971. i njezinom dopunom u Protokolu o suzbijanju nezakonitih čina nasilja na aerodromima koji služe međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, potpisanim u Montrealu 24. veljače 1988., ili bilo kojom drugom konvencijom o zrakoplovnoj sigurnosti kojoj mogu pristupiti obje stranke.

2. Stranke Sporazuma će si, na zahtjev, pružiti svaku potrebnu pomoć, radi sprečavanja otmice civilnog zrakoplova i drugih nezakonitih čina protiv sigurnosti zrakoplova, njegovih putnika i posade, aerodroma i navigacijskih uređaja i radi bilo koje druge prijetnje sigurnosti civilnoga zrakoplovstva.



3. Stranke Sporazuma će u svojim međusobnim odnosima postupati u skladu s odredbama o sigurnosti zrakoplovstva, koje je utvrdila Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva kao dodatke Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, u mjeri u kojoj su takve odredbe o sigurnosti primjenjive strankama Sporazuma; one će zahtijevati da operatori zrakoplova u njihovom registru ili operatori zrakoplova sa sjedištem ili stalnim boravištem na njihovom teritoriju, te operatori aerodroma na njihovom teritoriju, postupaju u skladu s takvim odredbama o zrakoplovnoj sigurnosti.

4. Svaka stranka Sporazuma se slaže da se od takvih operatora zrakoplova može zahtijevati pridržavanje odredaba o zrakoplovnoj sigurnosti iz gornjeg stavka 3., za ulazak u, odlazak sa ili boravak na teritoriju te druge stranke Sporazuma. Svaka stranka Sporazuma će osigurati da se odgovarajuće mjere učinkovito primjenjuju na njezinom teritoriju radi zaštite zrakoplova i nadzora putnika, posade, ručne prtljage, prtljage, tereta i zaliha na zrakoplovu, prije i za vrijeme ukrcaja.

5. Ako se dogodi otmica ili prijetnja otmicom civilnog zrakoplova ili drugi nezakoniti čini protiv sigurnosti civilnog zrakoplova, njegovih putnika i posade, aerodroma ili navigacijskih uređaja, stranke Sporazuma će pomoći jedna drugoj olakšavajući komunikacije i drugim mjerama s nakanom da se brzo i sigurno otkloni incident ili njegova prijetnja.

6. Ako bi stranka Sporazuma odstupila od odredbi o sigurnosti zrakoplovstva iz ovog članka, zrakoplovne vlasti druge stranke Sporazuma mogu odmah zahtijevati konzultacije sa zrakoplovnim vlastima te stranke.

#### **Članak 14.**

##### **Statistički podaci**

Zrakoplovne vlasti obiju stranaka Sporazuma će si uzajamno, na zahtjev, dostavljati periodična ili druga statistička izvješća, koja se mogu razborito zahtijevati radi preispitivanja dogovorenoga kapaciteta u ugovorenom prometu. Ta izvješća će sadržavati obavijesti o opsegu prometa koji su određeni zračni prijevoznici obavili u ugovorenom prometu, uključujući mjesta polijetanja i odredišta.

#### **Članak 15.**

##### **Registracija**

Ovaj Sporazum i njegove izmjene, registrirat će se kod Međunarodne organizacije civilnoga zrakoplovstva.

#### **Članak 16.**

##### **Konzultacije i izmjene**

1. Zrakoplovne vlasti će, na zahtjev bilo koje od njih, održati konzultacije radi osiguranja pune suradnje i učinkovite provedbe Sporazuma.

2. Ako bilo koja stranka Sporazuma smatra potrebnim izmijeniti bilo koju odredbu ovog Sporazuma, može zatražiti konzultacije s drugom strankom Sporazuma. Takve konzultacije (koje se mogu pripremiti raspravom između zrakoplovnih vlasti), početi će u roku šezdeset (60) dana od primitka zahtjeva, osim ako se obje stranke Sporazuma ne slože da produže taj rok. Svaka ugovorena izmjena, koju su dogovorile stranke Sporazuma, stupit će na snagu kad se potvrdi razmjenom diplomatskih nota.

3. Ako neka multilateralna konvencija, u svezi sa zračnim prometom, stupi na snagu za obje stranke Sporazuma, ovaj Sporazum će se izmijeniti i uskladiti s pravilima te konvencije.

4. Bilo koja izmjena Dodatka može se ugovoriti izravno između mjerodavnih vlasti stranaka Sporazuma.

**Članak 17.****Rješavanje sporova**

1. Ako među stranakma Sporazuma dođe do spora oko tumačenja ili primjene ovog Sporazuma, stranke Sporazuma će ga prije svega nastojat riješiti pregovorima.

2. Ako stranke Sporazuma ne uspiju postići nagodbu pregovorima, mogu se dogovoriti da o sporu odluči neka osoba ili tijelo; ako se tako ne dogovore, o sporu će odlučiti, na zahtjev bilo koje stranke Sporazuma, vijeće od tri arbitra. Jednog će imenovati svaka stranka Sporazuma, a trećeg njih dvojica. Svaka stranka Sporazuma će imenovati arbitra u roku šezdeset (60) dana od datuma primitka obavijesti diplomatskim putem kojom se zahtijeva arbitraža spora, a trećeg arbitra će imenovati u daljnjem roku šezdeset (60) dana. Ako bilo koja stranka Sporazuma ne imenuje arbitra u određenom roku ili trećeg arbitra ne imenuju u određenom roku, svaka stranka Sporazuma može zatražiti da predsjednik Savjeta Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva imenuje arbitra ili arbitre, već prema slučaju. U svakom slučaju, treći arbitar će biti državljanin treće države i bit će predsjednik arbitražnog vijeća.

3. Stranke Sporazuma se obvezuju postupiti po svakoj odluci koja se donese prema stavku 2. ovog članka.

4. Ako i tako dugo dok bilo koja stranka Sporazuma ne postupi prema odluci koja se donese prema stavku 2. ovog članka, druga stranka Sporazuma može stranci Sporazuma u ogluhi ograničiti, obustaviti ili povući svako pravo ili povlasticu koja je odobrena temeljem ovog Sporazuma.

5. Svaka stranka Sporazuma će snositi troškove i obvezni honorar za svojeg arbitra; honorar za trećeg arbitra i njegove potrebne troškove, a isto tako i one u svezi s radom arbitraže, stranke Sporazuma će podjednako podijeliti.

**Članak 18.****Prestanak**

1. Bilo koja stranka Sporazuma može u svako doba poslati diplomatskim putem obavijest o svojoj odluci o prestanku Sporazuma. Takvu obavijest će istovremeno poslati Međunarodnoj organizaciji civilnoga zrakoplovstva. Sporazum će prestati jednu godinu nakon primitka obavijesti.

2. Ako druga stranka Sporazuma ne potvrdi primitak obavijesti, smatrat će se da je primljena 14 dana nakon što ju je primila Međunarodna organizacija civilnoga zrakoplovstva.

**Članak 19.****Stupanje na snagu**

Ovaj Sporazum će stupiti na snagu prvog dana drugog mjeseca, koji slijedi datumu kad su se stranke Sporazuma razmjenom diplomatskih nota obavijeste da su ispunjeni ustavom predviđeni postupci za njegovo stupanje na snagu.

U potvrdu navedenog, dolje potpisani punomoćnici, uredno ovlašteni od svojih vlada, potpisali su ovaj Sporazum.

Sastavljeno u dva primjerka u Wien dana 23. Juni 1994 na njemačkom, hrvatskom i engleskom jeziku, svaki primjerak je jednako autentičan. U slučaju spora primjenit će se primjerak na engleskom.

Za saveznu vladu  
Austrije:

VICTOR KLIMA

Za vladu  
Republike Hrvatske:

IVICA MUDRINIC

## DODATAK

A) Određeni zračni prijevoznik (prijevoznici) Savezne vlade Austrije imat će pravo obavljati redoviti zračni promet u oba smjera na utvrđenim linijama kako slijedi:

Mjesta polaska:

Mjesta odredišta:

---

Točke u Austriji

Točke u Hrvatskoj

---

B) Određeni zračni prijevoznik (prijevoznici) Vlade Republike Hrvatske imat će pravo obavljati redoviti zračni promet u oba smjera na utvrđenim linijama kako slijedi:

Mjesta polaska:

Mjesta odredišta:

---

Točke u Hrvatskoj

Točke u Austriji

---

C) Zračni prijevoznik (prijevoznici) svake stranke Sporazuma može slijetati u mjestima prije i poslije, bez prava izvršavanja pete slobode.

Eventualno izvršavanje prava pete slobode, stranke Sporazuma mogu dogovoriti preko svojih zrakoplovnih vlasti.

---

## AIR TRANSPORT AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CROATIA

The Austrian Federal Government and the Government of the Republic of Croatia,  
Hereinafter referred to as Contracting Parties,

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

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing scheduled air services between their respective territories,

Have agreed as follows:

### Article 1

#### Definitions

For the purposes of this Agreement, terms given below have the following meaning, unless the context otherwise requires:

Aeronautical authorities – 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 Croatia, the Ministry of Maritime Affairs, Transport and Communications, or any other authority legally empowered to perform the functions exercised now by the said authorities.

Agreed services – any scheduled air service operated on a specified route.

Airline – any air transport enterprise offering or operating an international air service.

Air services – any scheduled air services performed by aircraft for the public transportation of passengers, cargo or mail.

Capacity – (a) in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on the whole or a section of a specified route;

(b) in relation to an air service, the capacity of the aircraft used on such air service, multiplied by the frequency operated by such aircraft during a given period on a whole or a section of a specified route.

Convention – 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 to the Annexes or to the Convention under articles 90 or 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties.

Designated airline – an airline designated in writing by one Contracting Party to the other as authorised to operate the agreed services according to the Agreement.

International air service – an air service passing through the airspace over the territory of more than one state.

Specified route – a route specified in the Annex to the Agreement.

Stop for non-traffic purposes – a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or Mail. %

<sup>1</sup> Came into force on 1 October 1995, i.e., the first day of the second month following the date on which the Contracting Parties had notified each other (on 11 and 21 August 1995) of the completion of their respective constitutional procedures, in accordance with article 19.

<sup>2</sup> 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.

Tariffs – the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage or cargo and conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

Territory – in relation to a State the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of that State.

## Article 2

### Grant of rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its scheduled international air services:

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

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

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

## Article 3

### Necessary authorizations

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

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

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

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

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

6. When an airline has been so designated and authorized, it may at any time begin to operate the agreed services, provided that a tariff, established in accordance with the provisions of Article 10 of the present Agreement, is in force and an agreement in accordance with the provisions of Article 9 of the present Agreement has been reached in respect of that service.

## Article 4

### Suspension and revocation

1. Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement by the airline(s) designated by the other Contracting Party, or to revoke

the operating authorization, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

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

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

#### Article 5

##### Recognition of certificates and licences

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

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

#### Article 6

##### Airport and similar charges

Charges imposed by each Contracting Party for the use of airports and air navigation facilities by the designated airlines of one Contracting Party, shall not be higher than those paid by the designated airlines of the other Contracting Party for the same category of aircraft engaged in the same air services.

#### Article 7

##### Exemption from customs and other duties

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

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

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

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

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party. In each case, they may be placed under

the supervision of said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

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

- (a) goods to be used for the establishment, equipment and operation of an office, e.g. furniture, typewriters etc.;
- b) all types of telecommunications equipment, as teletype-apparatus and walkie talkies or other wireless equipment for use within the airport;
- (c) airline computer systems for reservation and operational purposes, various official documents bearing the emblem of the airline such as luggage tags, air tickets, airway bills, timetables, boarding cards etc.

#### **Article 8**

##### **Direct transit traffic**

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

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

#### **Article 9**

##### **Capacity regulations**

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

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

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

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

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

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

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

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

## Article 10

### Transport tariffs

1. The tariffs on any agreed services shall be established at a reasonable level, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, competitive market situation and the tariffs of other airlines for any part of the agreed services. The tariffs shall be agreed upon by the designated airlines of both Contracting Parties.

2. The agreement on the tariffs shall, whenever possible, be reached by the designated airlines through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. When this is not possible, tariffs with respect to each specified route, shall be agreed upon between the designated airlines. In any case the tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, and the demand for it is to be submitted not less than 30 days prior to proposed application. The above time limit may be reduced subject to the consent of the said authorities.

3. If the designated airlines cannot agree in reasonable time on the tariffs, or if the aeronautical authorities of either Contracting Party do not approve the tariffs submitted to them according to the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to agree on those tariffs.

4. If the agreement under paragraph 3 of this Article cannot be reached, the controversy shall be settled according to the rules governing the disputes arising from this Agreement.

5. No new or amended tariffs shall be valid unless they are approved by the aeronautical authorities of both Parties or are awarded by arbitration according to the rules governing the disputes. Until final award on the tariffs is issued, according to this Article, the tariffs already in force shall apply.

## Article 11

### Transfer of airline earnings and taxation

1. Each Contracting Party shall grant the designated airline of the other Contracting Party the right to transfer the excess of receipts over expenditure earned by that airline in the territory of the first Contracting Party. The transfer of earnings in connection with the carriage of passengers, cargo and mail shall be made freely in any convertible currency according to the foreign exchange regulations in force. Transfers shall be effected immediately, at the latest within sixty (60) days after the date of request.

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

3. Profits from the operation of the agreed services shall be taxable only in the territory of the Contracting Party where the principal place of business of the concerned designated airline is situated.

4. Capital represented by aircraft operated in international traffic and by movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the territory of the Contracting Party where the principal place of business of the concerned designated airline is situated.

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

## Article 12

### Airline representation, ticketing and sales promotion

The designated airlines of each Contracting Party shall have the same opportunity as that given to the airlines of the other Contracting Party in the territory of the other Contracting Party to establish and to operate offices and to employ, subject to the laws, commercial and technical personnel for the performance of the agreed services on the specified routes. It is also entitled to sell all kinds of documents of carriage and to advertise and promote sales in the territory of the other Contracting Party.



### Artikel 13

#### Aviation security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law the Contracting Parties shall, in particular, act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft signed at Tokyo on 14 September 1963,<sup>1</sup> the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft signed at the Hague on 16 December 1970<sup>2</sup> and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation signed at Montreal on 23 September 1971<sup>3</sup> and its amendment in the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988<sup>4</sup> or of any other Aviation Security Conventions to which the two parties may adhere.

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

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

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

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

### Article 14

#### Statistics

The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall supply each other upon request with such periodic or other statistics as may reasonably be required, for the purpose of reviewing the capacity provided for on the agreed services. Those statistics shall include data relating to the capacity of traffic carried by designated airlines on the agreed services, including the origin and destination of the traffic.

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 974, p. 177 and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to volume 974).

<sup>4</sup> *Ibid.*, vol. 1589, No. A-14118.

### Article 15

#### Registration

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

### Article 16

#### Consultation and amendment

1. The aeronautical authorities shall hold consultations on request of either of them, to ensure close collaboration and efficient performance of the Agreement.

2. If either Contracting Party deems it necessary to amend any provision of the present Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations (which may be prepared by discussions between the aeronautical authorities) shall begin within a period of sixty (60) days after the receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Any amendment so stipulated and agreed upon by the Contracting Parties shall come into force when confirmed by an exchange of Diplomatic Notes.

3. If a multilateral convention concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, the Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of that convention.

4. Any amendment to the Annex may be stipulated directly between the competent authorities of the Contracting Parties.

### Article 17

#### Settlement of disputes

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

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

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

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

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

### Article 18

#### Termination

1. Either Contracting Party may at any time give to the other Party written notice through diplomatic channels of its decision to terminate the Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated

to the International Civil Aviation Organization. The Agreement shall terminate one year after receipt of the notice.

2. If the other Contracting Party does not acknowledge receipt of the notice, it shall be deemed to have been received 14 days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

#### **Article 19**

##### **Entry into force**

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

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

DONE in duplicate at Vienna this 23 day of June 1994 in the German, Croatian and English languages, each version being equally authentic.

In case of dispute the English version shall prevail.

For the Austrian Federal  
Government:

VIKTOR KLIMA

For the Government  
of the Republic of Croatia:

IVICA MUDRINIC

## ANNEX

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

Points of departure:

Points of arrival:

---

Points in Croatia

Points in Austria

---

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

Points of departure:

Points of arrival:

---

Points in Austria

Points in Croatia

---

C. Any intermediate points and points beyond may be served by the designated airline(s) of each Contracting Party without exercising Fifth Freedom traffic rights.

The eventual exercise of Fifth Freedom traffic rights may be agreed upon by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

---

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL DE L'AUTRICHE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CROATIE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS

Le Gouvernement fédéral de l'Autriche et le Gouvernement de la République de Croatie,

Ci-après dénommés « les Parties contractantes »,

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944<sup>2</sup>,

Désireux de conclure un accord complémentaire à ladite Convention en vue de créer des services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs,

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier*

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord, et à moins que le contexte ne requière une interprétation différente, les termes et expressions ci-dessous ont les significations suivantes :

L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas du Gouvernement fédéral de l'Autriche, du Ministre fédéral de l'économie publique et des transports et, dans le cas du Gouvernement de la République de Croatie, du Ministre des affaires maritimes, des transports et des communications, ou de toute autre autorité légalement habilitée à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités;

L'expression « services agréés » s'entend de tout service aérien régulier exploité sur une route donnée.

L'expression « entreprise de transport aérien » désigne toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international.

L'expression « services aériens » désigne tous services aériens réguliers offerts par un aéronef pour le transport public de passagers, de fret ou de courrier.

Le terme « capacité » s'entend :

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

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 1995, soit le premier jour du deuxième mois ayant suivi la date à laquelle les Parties contractantes s'étaient notifié (les 11 et 21 août 1995) l'accomplissement de leurs procédures constitutionnelles respectives, conformément à l'article 19.

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

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

Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 de cette dernière, dans la mesure où ces annexes et amendements ont été adoptés par les deux Parties contractantes.

L'expression « entreprise de transport aérien désignée » désigne une entreprise de transport aérien désignée par écrit par une Partie contractante à l'autre comme autorisée à exploiter les services convenus conformément à l'Accord.

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

L'expression « route donnée » s'entend d'une route spécifiée dans l'annexe à l'Accord.

L'expression « escale à des fins autres que pour le trafic » s'entend d'un atterrissage effectué à des fins autres que pour embarquer ou débarquer des passagers, du fret ou du courrier.

Le terme « tarif » s'entend du prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de fret et des conditions d'application de ce prix, y compris les frais d'agence et d'autres services annexes et leurs conditions, mais à l'exclusion du prix et des conditions de transport du courrier.

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

## Article 2

### OCTROI DE DROITS

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

a) Le droit de survoler son territoire sans atterrissage;

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

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

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

### *Article 3*

#### AUTORISATIONS NÉCESSAIRES

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

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

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

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

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

6. Une entreprise de transport aérien désignée et agréée de cette manière peut commencer à tout moment l'exploitation des services agréés, à condition qu'un tarif fixé conformément aux dispositions de l'article 10 du présent Accord soit en vigueur et qu'un accord ait été conclu au sujet de ces services, conformément aux dispositions de l'article 9 du présent Accord.

### *Article 4*

#### SUSPENSION OU ANNULATION

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

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

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

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

2. Sauf s'il est nécessaire de procéder immédiatement au retrait de l'autorisation ou à la suspension des droits ou d'imposer les conditions visées au paragraphe 1 du présent article pour empêcher que les lois ou réglementations continuent d'être enfreintes, lesdits droits ne seront exercés qu'après consultations avec l'autre Partie contractante. Les consultations commenceront dans les soixante (60) jours qui suivront la date de la demande formulée à cet effet par l'une ou l'autre des Parties contractantes.

### Article 5

#### RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS ET LICENCES

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou reconnus valables par l'une des Parties contractantes et qui sont toujours valides sont reconnus valables par l'autre Partie contractante en vue de l'exploitation des services agréés.

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

### Article 6

#### REDEVANCES D'AÉROPORT ET AUTRES REDEVANCES SIMILAIRES

Les redevances imposées par chaque Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et des installations de navigation aérienne par les entreprises désignées d'une Partie contractante ne sont pas plus élevées que celles payées par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante pour la même catégorie d'aéronefs offrant les mêmes services aériens.

### Article 7

#### EXONÉRATION DES DROITS DE DOUANE ET AUTRES DROITS

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



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

a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante, et destinées à la consommation à bord de l'aéronef assurant la liaison sur une route spécifiée de l'autre Partie contractante;

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

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

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

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

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

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

b) Tous types d'équipement de télécommunications tels que télétypes et walkie talkies et autres équipements radio aux fins d'utilisation dans l'aéroport;

c) Les systèmes d'ordinateur pour les réservations et l'exploitation, et divers documents officiels portant la marque de l'entreprise de transport aérien, tels qu'étiquettes pour bagages, billets, lettres de transport, horaires, cartes d'embarquement, etc.

### *Article 8*

#### TRANSIT DIRECT

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

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

*Article 9*

## RÉGLEMENTATION DE LA CAPACITÉ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Article 10*

## TARIFS DU TRANSPORT

1. Les tarifs appliqués à tout service agréé sont établis à un niveau raisonnable, compte tenu de tous les facteurs pertinents, y compris les frais d'exploitation, une marge bénéficiaire raisonnable, la compétitivité du marché et les tarifs pratiqués

par d'autres entreprises pour toute partie des services agréés. Les tarifs sont fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties contractantes.

2. Dans toute la mesure du possible, les entreprises désignées s'efforcent de s'entendre sur les tarifs en recourant au mécanisme de fixation des tarifs de l'Association du transport aérien international. Si cela n'est pas possible, les tarifs appliqués à chaque route spécifiée sont convenus entre les entreprises désignées. En tout état de cause, les tarifs sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, trente jours au moins avant la date projetée de leur entrée en vigueur. Ce délai peut être réduit avec le consentement desdites autorités.

3. Si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre dans un délai raisonnable sur ces tarifs, ou si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes n'approuvent pas les tarifs qui lui sont soumis conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent de parvenir à un accord sur ces tarifs.

4. En cas d'impossibilité de parvenir à un accord en vertu du paragraphe 3 du présent article, le différend est réglé conformément à la procédure de règlement des différends découlant du présent Accord.

5. Aucun nouveau tarif ou aucun amendement aux tarifs convenus n'entre en vigueur sans l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties ou sans décision prise par arbitrage, conformément à la procédure de règlement des différends. Tant qu'une décision définitive n'a pas été prise sur les tarifs, conformément au présent article, les tarifs déjà en vigueur restent applicables.

### *Article 11*

#### TRANSFERT DES EXCÉDENTS DE RECETTES ET FISCALITÉ

1. Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer les excédents de recettes réalisés par ladite entreprise par rapport à ses dépenses sur le territoire de la première partie contractante. Le transfert des excédents de recettes découlant du transport de passagers, de fret et de courrier se fait en une devise librement convertible, conformément aux règlements de change en vigueur. Les transferts se font immédiatement, et au plus tard dans les soixante (60) jours à compter de la date de la demande.

2. S'il existe un accord spécial de paiement entre les Parties contractantes, les paiements sont effectués conformément aux dispositions de cet Accord.

3. Les bénéfices d'exploitation des services convenus ne sont imposables que sur le territoire de la Partie contractante où est situé le principal lieu d'activité de l'entreprise désignée en question.

4. Le capital que représentent les aéronefs exploités en trafic international et les biens meubles nécessaires à l'exploitation desdits aéronefs n'est imposable que sur le territoire de la Partie contractante où est situé le principal lieu d'activité de l'entreprise désignée en question.

5. Lorsqu'il existe un accord spécial tendant à éviter la double imposition en ce qui concerne les impôts sur le revenu et le capital entre les Parties contractantes, les dispositions dudit Accord sont appliquées.

## Article 12

### REPRÉSENTATION, ÉTABLISSEMENT DES TITRES DE TRANSPORT ET PROMOTION

Les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont la même faculté que les entreprises de l'autre Partie contractante, sur le territoire de l'autre Partie contractante, d'ouvrir et de gérer des agences et d'embaucher, sous réserve des droits de l'autre Partie contractante, le personnel commercial et technique nécessaire pour assurer les services convenus sur les routes spécifiées. Elles ont en outre la possibilité de vendre tout titre de transport et de faire de la publicité et de promouvoir les ventes sur le territoire de l'autre Partie contractante.

## Article 13

### SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. Conformément aux droits et aux obligations que leur confère le droit international, les Parties contractantes réaffirment leur obligation mutuelle de protéger la sécurité de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite. Sans qu'il en résulte une limitation de leurs droits et obligations de caractère général en vertu du droit international, les Parties contractantes agissent notamment conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963<sup>1</sup>; de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à la Haye le 16 décembre 1970<sup>2</sup>; de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971<sup>3</sup>; de l'amendement au Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988<sup>4</sup>; ou de toutes autres conventions relatives à la sécurité aérienne auxquelles les deux Parties adhéreraient.

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

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

4. Chacune des Parties contractantes consent à ce qu'il puisse être demandé à de tels exploitants d'aéronefs de se conformer aux dispositions en matière de sécu-

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

<sup>4</sup> *Ibid.*, vol. 1589, n° A-14118.

rité aérienne mentionnées au paragraphe 3 ci-dessus et imposées par l'autre Partie contractante pour l'entrée ou la sortie du territoire de cette autre Partie contractante ou le séjour sur ledit territoire. Chaque Partie contractante fait en sorte que des mesures appropriées soient effectivement prises sur son territoire pour la protection de l'aéronef et l'inspection des passagers, de l'équipage, des objets personnels transportés, des bagages, du fret et des approvisionnements de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante considère également avec bienveillance toute demande que pourrait lui faire l'autre Partie contractante de prendre des mesures spéciales de sécurité raisonnables pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'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 prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et sans danger audit incident ou à ladite menace.

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

#### *Article 14*

#### STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur leur demande, tous états statistiques périodiques ou autres que lesdites autorités peuvent raisonnablement demander, aux fins de déterminer la capacité de fourniture des services agréés. Ces états statistiques contiennent des données relatives à la capacité de transport des entreprises désignées dans l'exploitation des services convenus, y compris l'origine et la destination de ce trafic.

#### *Article 15*

#### ENREGISTREMENT

Le présent Accord et tous ses amendements éventuels sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### *Article 16*

#### CONSULTATION ET AMENDEMENT

1. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent demander aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante de tenir des consultations, afin d'assurer une étroite collaboration et la bonne application du présent Accord.

2. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge nécessaire d'amender une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander que des consultations aient lieu avec l'autre Partie contractante. De telles consultations (qui peuvent

être préparées par des discussions entre les autorités aéronautiques) débutent dans les soixante (60) jours qui suivent la date de réception de la demande, à moins que les deux Parties contractantes ne conviennent de prolonger ce délai. Les amendements ainsi convenus par les Parties contractantes entrent en vigueur lorsqu'ils ont été confirmés par un échange de notes diplomatiques.

3. Si une convention multilatérale concernant le transport aérien entre en vigueur pour les deux Parties contractantes, l'Accord est amendé de manière à se conformer aux dispositions de ladite Convention.

4. Tout amendement à l'Annexe peut être convenu directement entre les autorités compétentes des Parties contractantes.

### *Article 17*

#### RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

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

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre leur différend pour décision à une personne ou un organisme de leur choix. Si elles ne parviennent pas à un accord à cet effet, le différend est 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 désigne son arbitre dans un délai maximum 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 est désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son arbitre dans le délai indiqué, ou si le tiers arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, il peut être demandé par l'une ou l'autre des Parties contractantes au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon le cas. En tout état de cause, le troisième arbitre est ressortissant d'un Etat tiers et assure la présidence du tribunal arbitral.

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

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

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

*Article 18*

## DÉNONCIATION

1. Chacune des Parties contractantes peut, à tout moment, notifier par écrit et par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord; cette notification est communiquée en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prend fin un an après réception de ladite notification.

2. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification est réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 19*

## ENTRÉE EN VIGUEUR

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

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, à ce dûment habilités par leur gouvernement respectif, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire à Vienne, le 23 juin 1994, en langues allemande, croate et anglaise, les trois textes faisant également foi.

En cas de différend, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement  
fédéral de l'Autriche :

VIKTOR KLIMA

Pour le Gouvernement  
de la République de Croatie :

IVICA MUDRINIC

## ANNEXE

A. La (les) entreprise(s) désignée(s) par le gouvernement de la République de Croatie est (sont) autorisée(s) à exploiter des services aériens réguliers dans les deux sens sur les routes spécifiées ci-dessous :

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

B. La (les) entreprise(s) désignée(s) par le gouvernement fédéral autrichien est (sont) autorisée(s) à exploiter des services aériens réguliers dans les deux sens sur les routes spécifiées ci-dessous :

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

C. La (les) entreprise(s) désignée(s) par chacune des Parties contractantes peut (peuvent) 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 peut être autorisé par accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

---