

**No. 35372**

---

**Austria  
and  
China**

**Agreement between the Austrian Federal Government and the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China concerning air services (with annex). Vienna, 2 October 1998**

*Entry into force: 1 December 1998 by notification, in accordance with article 21*

*Authentic texts: English and German*

*Registration with the Secretariat of the United Nations: Austria, 23 December 1998*

---

**Autriche  
et  
Chine**

**Accord entre le Gouvernement fédéral autrichien et le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong-Kong de la République populaire de Chine relatif aux services aériens (avec annexe). Vienne, 2 octobre 1998**

*Entrée en vigueur : 1er décembre 1998 par notification, conformément à l'article 21*

*Textes authentiques : anglais et allemand*

*Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : Autriche, 23 décembre 1998*

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AGREEMENT BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT AND  
THE GOVERNMENT OF THE HONG KONG SPECIAL ADMINISTRATIVE  
REGION OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA CONCERNING  
AIR SERVICES

The Austrian Federal Government and the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China ("the Hong Kong Special Administrative Region"), hereinafter called the "Contracting Parties",

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for air services between Austria and the Hong Kong Special Administrative Region,

Have agreed as follows:

*Article 1. Definitions*

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

(a) The term "aeronautical authorities" means in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the Secretary for Economic Services and the Director of Civil Aviation, and in the case of Austria, the Federal Minister for Public Economy and Transport, or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;

(b) The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;

(c) The term "area" in relation to the Hong Kong Special Administrative Region includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories and in relation to Austria has the meaning assigned to "territory" in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

(d) The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the said Convention;

(e) The term "tariff" means one or more of the following:

(i) The fare charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air services and the charges and conditions for services ancillary to such carriage;

(ii) The rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on scheduled air services;

(iii) The conditions governing the availability or applicability of any such fare or rate including any benefit attaching to it; and

(iv) The rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services;

(f) The term "user charge" means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;

(g) The term "this agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement.

*Article 2. Provisions of the Chicago Convention Applicable to International Air Services*

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, including the Annexes and any amendments to the Convention or to its Annexes which apply to both Contracting Parties, insofar as these provisions are applicable to international air services.

*Article 3. Grant of Rights*

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

(a) The right to fly across its area without landing;

(b) The right to make stops in its area for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the area of the other Contracting Party at points determined for that route in accordance with the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, at one point in the area of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the area of the other Contracting Party.

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

*Article 4. Designation of and Authorisation of Airlines*

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.

(2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisations.

(3) (a) The Government of the Hong Kong Special Administrative Region shall have the right to refuse to grant the operating authorisations 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 3 (2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Austrian Federal Government or its nationals.

(b) The Austrian Federal Government shall have the right to refuse to grant the operating authorisations 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 3 (2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region.

(4) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities.

(5) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

*Article 5. Revocation or Suspension of Operating Authorisation*

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorisation for the exercise of the rights specified in Article 3 (2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

(a) (i) In the case of the Government of the Hong Kong Special Administrative Region, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Austrian Federal Government or its nationals;

(ii) In the case of the Austrian Federal Government, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region; or

(b) In the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights; or

(c) If that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate revocation or suspension of the operating authorisation mentioned in paragraph (1) of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party in accordance with Article 16 of this Agreement.

*Article 6. Principles Governing Operation of Agreed Services*

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

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

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, originating in or destined for the area of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes other than points in the area of the Contracting Party which designated the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

(a) Traffic requirements to and from the area of the Contracting Party which has designated the airline;

(b) Traffic requirements of the region through which the agreed service passes, taking account of other air services established by airlines of the States comprising that region; and

(c) The requirements of through airline operation.

(4) The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall from time to time jointly determine the practical application of the principles contained in the foregoing paragraphs of this Article for the operation of the agreed services by the designated airlines.

(5) The schedules of the designated airlines of each Contracting Party shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

(6) The schedules shall be communicated at least 30 days before the beginning of the operations and shall include in particular the timetables, frequency of services and types and configuration of aircraft to be operated.

(7) Any subsequent modification in an operational programme of the designated airlines of one Contracting Party shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

*Article 7. Recognition of Certificates and Licences*

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 on the specified routes provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944.

*Article 8. Tariffs*

(1) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and Austria shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being had to all relevant factors, including the cost of operating the agreed services, the interests of users, reasonable profit and the tariffs of other airlines operating over the whole or part of the same route.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article may be agreed by the designated airlines of the Contracting Parties seeking approval of the tariffs, which may consult other airlines operating over the whole or part of the same route, before proposing such tariffs. However, a designated airline shall not be precluded from proposing, nor the aeronautical authorities of the Contracting Parties from approving, any tariff, if that airline shall have failed to obtain the agreement of the other designated airlines to such tariff, or because no other designated airline is operating on the same route. References in this and the preceding paragraph to "the same route" are to the route operated, not the specified route.

(3) Any proposed tariff for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and Austria shall be filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by the designated airline or airlines seeking its approval in such form as the aeronautical authorities may separately require to disclose the particulars referred to in paragraph (e) of Article 1. It shall be filed not less than 60 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with the aeronautical authorities of a Contracting Party on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

(4) Any proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party at any time and, provided it has been filed in accordance with paragraph (3) of this Article, shall be deemed to have been approved by the aeronautical authorities of that Contracting Party unless, within 30 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) after the date of filing, the aeronautical authorities of one Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff.

(5) If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (4) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties may jointly determine the tariff. For this purpose, one Contracting Party may, within 30 days of the service of the notice of disapproval, request consultations between the aeronautical authorities of

the Contracting Parties which shall be held within 30 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

(6) If a tariff has been disapproved by the aeronautical authorities of a Contracting Party in accordance with paragraph (4) of this Article, and if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have been unable jointly to determine the tariff in accordance with paragraph (5) of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

(7) Subject to paragraph (8) of this Article, a tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain valid until a replacement tariff has been established.

(8) Except with the agreement of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, and for such period as they may agree, the validity of a tariff shall not be prolonged by virtue of paragraph (7) of this Article:

(a) Where a tariff has a terminal date, for more than twelve months after that date;

(b) Where a tariff has no terminal date, for more than twelve months after the date on which a replacement tariff is filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by a designated airline of a Contracting Party.

(9) (a) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Hong Kong Special Administrative Region for carriage between Austria and another State shall be subject to approval by the aeronautical authorities of Austria and, where appropriate, of the other State. The tariffs to be charged by the designated airlines of Austria for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and a State other than Austria shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Hong Kong Special Administrative Region and, where appropriate, of the other State.

(b) Any proposed tariff for such carriage shall be filed by the designated airline of one Contracting Party seeking approval of such tariff with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. It shall be filed in such form as those aeronautical authorities may require to disclose the particulars referred to in paragraph (e) of Article 1 and not less than 90 days (or such shorter period as they may decide) prior to the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

(c) Such tariff may be approved at any time by the aeronautical authorities of the Contracting Party with whom it has been filed and shall be deemed to have been approved by them unless, within 30 days after the date of filing, they have served on the designated airline seeking approval of such tariff written notice of disapproval.

(d) The aeronautical authorities of a Contracting Party may withdraw approval of any such tariff approved or deemed to be approved by them on giving 90 days' notice to the designated airline charging such tariff. That airline shall cease to charge such tariff at the end of that period.

(10) Notwithstanding the provisions of paragraphs (4) and (9) (c) of this Article, the aeronautical authorities of a Contracting Party shall not disapprove any proposed tariff filed with them by a designated airline which corresponds (e.g. in price level, conditions and date of expiry but not necessarily the routeing being used) to the tariff charged by an airline of

that Contracting Party for comparable services between the same points or is more restrictive or higher than that tariff.

*Article 9. Customs Duties*

(1) Aircraft operated in international air services by the designated airlines of one Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be exempted by the other Contracting Party, to the fullest extent possible under its relevant laws and regulations and on the basis of reciprocity, from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, provided such regular equipment and such other items remain on board the aircraft.

(2) Regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco), printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears insignia of a designated airline of one Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline, introduced into the area of the other Contracting Party by or on behalf of that designated airline or taken on board the aircraft operated by that designated airline, shall be exempted by the other Contracting Party, to the fullest extent possible under its relevant laws and regulations and on the basis of reciprocity, from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, even when such regular equipment and such other items are to be used on any part of a journey performed over the area of the other Contracting Party.

(3) The regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the customs authorities of the other Contracting Party.

(4) The regular equipment and the other items referred to in paragraph (1) of this Article may be unloaded in the area of the other Contracting Party with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party. In these circumstances, such regular equipment and such items shall enjoy, on the basis of reciprocity, the exemptions provided for by paragraph (1) of this Article until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations. The customs authorities of that other Contracting Party may however require that such regular equipment and such items be placed under their supervision up to such time.

(5) The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where a designated airline of one Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party of the regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article, provided that that other airline or airlines equally enjoy such exemptions from that other Contracting Party, and provided the customs authorities have been informed in advance and have approved each intended loan or transfer.



(6) Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempt from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

(7) Airline computer systems for reservation and operational purposes, goods and equipment to be used for the establishment and operation of an office, and all types of telecommunication equipment for use within the airport, introduced into the area of a Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by that designated airline, shall be exempted by that Contracting Party, to the fullest extent possible under its relevant laws and regulations and on the basis of reciprocity, from all custom duties and excise taxes not based on the cost of services provided on arrival.

#### *Article 10. Aviation Security*

(1) Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

(2) Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party 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 applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its area and the operators of airports in its area, 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) of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area 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, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party

by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

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

#### *Article 11. Direct Transit Traffic*

Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the area 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.

#### *Article 12. Provision of Statistics*

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, on request, provide such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of that Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

#### *Article 13. Conversion and Remittance of Revenue*

(1) The designated airlines of the Hong Kong Special Administrative Region shall have the right to convert and remit to the Hong Kong Special Administrative Region from Austria on demand and without delay local revenues in excess of sums locally disbursed. The designated airlines of Austria shall have the right to convert and remit to Austria from the Hong Kong Special Administrative Region on demand and without delay local revenues in excess of sums locally disbursed.

(2) The conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction, in a freely convertible currency, at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

#### *Article 14. Airline Representation and Sales*

(1) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to establish and to operate offices and to bring into and maintain in the area of that other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air transportation.

(2) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation and to advertise and promote sales in the area of the other Con-

tracting Party, either directly or through agents. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

*Article 15. User Charges*

(1) A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

(2) Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

*Article 16. Consultation*

One Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultations, which may be between the aeronautical authorities of the Contracting Parties or may be prepared by discussions between the aeronautical authorities, shall begin within 60 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

*Article 17. Settlement of Disputes*

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of a Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

(a) Within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a State which can be regarded as not affected by the dispute, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;

(b) If within the time limits specified above any appointment has not been made, a Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 30 days. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as not affected by the dispute,

the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. On the instruction of the tribunal, or at the request of a Contracting Party, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of a Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

(6) A Contracting Party may submit a request for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the Council of the International Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph (2) (b) of this Article.

#### *Article 18. Amendment*

Any amendments to this Agreement agreed by the Contracting Parties shall enter into force in the same way as the Agreement enters into force under Article 21.

#### *Article 19. Termination*

One Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of such notice by that other Contracting Party, unless such notice is withdrawn by agreement before the end of this period.

#### *Article 20. Registration with the International Civil Aviation Organization*

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

*Article 21. 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 writing that the requirements of its entry into force have been fulfilled.

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

Done, in duplicate at Vienna this 2nd day of October 1998 in the English and German languages, both texts being equally authoritative. In case of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Austrian Federal Government:

BENITA FERRERO-WALDNER

For the Government of the Hong Kong

Special Administrative Region of the People's Republic of China:

STEPHEN IP

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Hong Kong Special Administrative Region:

Hong Kong Special Administrative Region -- intermediate points -- points in Austria -- points beyond.

**Notes:**

1. The designated airline or airlines of the Hong Kong Special Administrative Region may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order, and points in Austria in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at the Hong Kong Special Administrative Region.

2. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at points in Austria or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the appropriate authorities of the Contracting Parties.

3. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Austria:

Points in Austria -- intermediate points -- Hong Kong Special Administrative Region -- points beyond.

**Notes:**

1. The designated airline or airlines of Austria may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at points in Austria.

2. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at the Hong Kong Special Administrative Region or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the appropriate authorities of the Contracting Parties.

3. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

[ GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND ]

**ABKOMMEN  
ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG UND DER  
REGIERUNG DER SONDERVERWALTUNGSREGION HONGKONG DER  
VOLKSREPUBLIK CHINA ÜBER FLUGLINIEN**

**ABKOMMEN  
ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG UND DER  
REGIERUNG DER SONDERVERWALTUNGSREGION HONGKONG DER  
VOLKSREPUBLIK CHINA ÜBER FLUGLINIEN**

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung der Sonderverwaltungsregion Hongkong der Volksrepublik China,

in diesem Abkommen in der Folge die „Vertragsparteien“ genannt,

vom Wunsche geleitet, ein Abkommen zum Zwecke der Einrichtung der Rahmenbedingungen eines Flugverkehrs zwischen Österreich und der Sonderverwaltungsregion Hongkong der Volksrepublik China abzuschließen,

haben folgendes vereinbart:

**Artikel 1**

**Begriffsbestimmungen**

Im Rahmen dieses Abkommens, sofern nicht der Zusammenhang etwas anderes erfordert:

- a) bedeutet der Ausdruck „Luftfahrtbehörden“ im Falle der Sonderverwaltungsregion Hongkong den Sekretär für Wirtschaftliche Angelegenheiten und den Direktor für Zivilluftfahrt und im Falle von Österreich den Bundesminister für Wirtschaft und Verkehr oder, in beiden Fällen, jede Person oder jede Behörde, die zur Wahrnehmung der gegenwärtig von den genannten Behörden auszuübenden oder zur Ausübung ähnlicher Funktionen befugt ist;
- b) bedeutet der Ausdruck „namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen“ ein Fluglinienunternehmen, das in Übereinstimmung mit Artikel 4 dieses Abkommens namhaft gemacht und zugelassen worden ist;
- c) umschließt der Ausdruck „Gebiet“ in bezug auf die Sonderverwaltungsregion Hongkong die Insel Hongkong, Kowloon und die „Neuen Gebiete“ (New Territories) und hat in bezug auf Österreich die in Artikel 2 des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt dem Ausdruck „Hoheitsgebiet“ zugewiesene Bedeutung;
- d) haben die Ausdrücke „Fluglinie“, „internationale Fluglinie“, „Fluglinienunternehmen“ und „nichtgewerbliche Landung“ die Bedeutungen, die ihnen jeweils in Artikel 96 des genannten Abkommens zugewiesen sind;
- e) hat der Ausdruck „Tarife“ eine oder mehrere der folgenden Bedeutungen:
  - i) die Gebühr, die von einem Fluglinienunternehmen für die Beförderung von Fluggästen und ihrem Gepäck auf planmäßigen Fluglinien eingehoben wird, sowie die Entgelte und Bedingungen, die einer solchen Beförderung zugeordnet sind;
  - ii) die von einem Fluglinienunternehmen auf planmäßigen Fluglinien für die Beförderung von Luftfracht (ausgenommen Post) eingehobene Gebühr;



- iii) die Bedingungen, welche die Verfügbarkeit oder Anwendbarkeit jeder solchen Gebühr oder Abgabe regeln, einschließlich jeglicher damit zusammenhängender Leistungen; und
- iv) die Kommissionsgebühr, die von einem Fluglinienunternehmen an einen Vertreter für verkaufte Flugkarten oder von diesem Vertreter ausgestellte Luftfrachtbriefe zur Beförderung auf planmäßigen Luftlinien gezahlt wird;
- f) bedeutet der Ausdruck „Benützergebühr“ eine Gebühr, welche von den zuständigen Behörden den Fluglinienunternehmen auferlegt oder von diesen Behörden für die Zurverfügungstellung von Eigentum oder Einrichtungen in Flughäfen oder Flugsicherungseinrichtungen, einschließlich damit verbundener Dienstleistungen und Einrichtungen für Luftfahrzeuge, ihre Besatzungen, Fluggäste und Fracht einzuheben gestattet wird;
- g) beinhaltet der Ausdruck „dieses Abkommen“ den ihm beigefügten Anhang und jegliche Abänderungen dazu oder zu diesem Abkommen.

#### Artikel 2

##### Bestimmungen des Chicagoer Abkommens mit Anwendbarkeit auf internationale Fluglinien

Bei der Durchführung dieses Abkommens handeln die Vertragsparteien in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, einschließlich der Anhänge und jeglicher Abänderungen des Abkommens oder seiner Anhänge, die für beide Vertragsparteien gelten, sofern diese Bestimmungen auf internationale Fluglinien anwendbar sind.

#### Artikel 3

##### Gewährung von Rechten

- (1) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei hinsichtlich ihrer internationalen Fluglinien die folgenden Rechte:
  - a) das Recht, ihr Gebiet ohne Landung zu überfliegen;
  - b) das Recht, in ihrem Gebiet Landungen zu nichtgewerblichen Zwecken durchzuführen.
- (2) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zum Zwecke des Betriebes internationaler Fluglinien auf den im diesbezüglichen Abschnitt des Anhangs zu diesem Abkommen festgelegten Flugstrecken die im folgenden in diesem Abkommen festgelegten 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 genießen die von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen, zusätzlich zu den in Absatz 1 dieses Artikels genannten Rechten, das Recht, auf den für diese Flugstrecke in Übereinstimmung mit dem Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Punkten Landungen im Gebiet der anderen Vertragspartei durchzuführen, um Fluggäste und Fracht, einschließlich Post, getrennt oder in Verbindung, aufzunehmen und abzusetzen.
- (3) Keine Bestimmung in Absatz 2 dieses Artikels ist dahingehend auszulegen, daß den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei das Recht eingeräumt wird, auf einem Punkt im Gebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste und Fracht, einschließlich Post, die für einen anderen Punkt im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind, zur entgeltlichen Beförderung aufzunehmen.
- (4) Wenn ein namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei auf Grund eines bewaffneten Konflikts, politischer Unruhen oder Entwicklungen oder besonderer und ungewöhnlicher Umstände nicht in der Lage ist, eine Fluglinie auf seiner normalen Flugstrecke zu betreiben, so wird die andere Vertragspartei alle Anstrengungen unternehmen, um den fortgesetzten Betrieb einer solchen Fluglinie durch geeignete vorübergehende Umplanungen von Flugstrecken zu erleichtern.

#### Artikel 4

##### Namhaftmachung und Bewilligung von Fluglinienunternehmen

- (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 oder solche Namhaftmachungen zurückzuziehen oder abzuändern.
- (2) Bei Erhalt einer solchen Namhaftmachung erteilt die andere Vertragspartei, vorbehaltlich der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 dieses Artikels, dem oder den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen unverzüglich die entsprechenden Betriebsbewilligungen.

- (3) a) Die Regierung der Sonderverwaltungsregion Hongkong hat das Recht, die Erteilung der in Absatz 2 dieses Artikels genannten Betriebsbewilligungen zu verweigern, oder für die Ausübung der in Artikel 3 Absatz 2 dieses Abkommens angeführten Rechte durch ein namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen die von ihr für erforderlich erachteten Bedingungen in jedem Fall aufzuerlegen, in dem sie nicht überzeugt ist, daß eine maßgebende Eigentumsbeteiligung und die tatsächliche Kontrolle dieses Fluglinienunternehmens bei der Österreichischen Bundesregierung oder bei deren Staatsangehörigen liegen.
- b) Die Österreichische Bundesregierung hat das Recht, die Erteilung der in Absatz 2 dieses Artikels genannten Betriebsbewilligungen zu verweigern, oder für die Ausübung der in Artikel 3 Absatz 2 dieses Abkommens angeführten Rechte durch ein namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen die von ihr für erforderlich erachteten Bedingungen in jedem Fall aufzuerlegen, in dem sie nicht überzeugt ist, daß das Fluglinienunternehmen in der Sonderverwaltungsregion Hongkong als Gesellschaft eingetragen ist und seinen Hauptgeschäftssitz in der Sonderverwaltungsregion Hongkong hat.
- (4) Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von einem von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen verlangen, ihnen den Nachweis zu erbringen, daß es in der Lage ist, die durch die Gesetze und Vorschriften vorgeschriebenen Bedingungen zu erfüllen, die von diesen Behörden üblicherweise und billigerweise auf den Betrieb internationaler Fluglinien angewendet werden.
- (5) Ist ein Fluglinienunternehmen auf diese Weise namhaft gemacht und zugelassen worden, so kann es den Betrieb der vereinbarten Fluglinien aufnehmen, vorausgesetzt, das Fluglinienunternehmen entspricht den diesbezüglichen Bestimmungen dieses Abkommens.

#### Artikel 5

##### Widerruf oder Aussetzung der Betriebsbewilligung

- (1) Jede Vertragspartei hat das Recht, eine Betriebsbewilligung für die Ausübung der in Artikel 3 Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte durch ein von der anderen Vertragspartei namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen zu widerrufen oder auszusetzen, oder für die Ausübung dieser Rechte die von ihr für erforderlich erachteten Bedingungen aufzuerlegen:
- a) i) im Falle der Regierung der Sonderverwaltungsregion Hongkong in jedem Fall, in dem sie nicht überzeugt ist, daß eine beträchtliche Eigentumsbeteiligung und die tatsächliche Kontrolle dieses Fluglinienunternehmens bei der Österreichischen Bundesregierung oder deren Staatsangehörigen liegen;
- ii) im Falle der Österreichischen Bundesregierung in jedem Fall, in dem sie nicht überzeugt ist, daß dieses Fluglinienunternehmen in der Sonderverwaltungsregion Hongkong als Gesellschaft eingetragen ist und seinen Hauptgeschäftssitz in der Sonderverwaltungsregion Hongkong hat; oder
- b) falls dieses Fluglinienunternehmen es unterläßt, die Gesetze oder Vorschriften der Vertragspartei zu befolgen, die diese Rechte gewährt; oder
- c) wenn dieses Fluglinienunternehmen es in anderer Weise unterläßt, den Betrieb gemäß den in diesem Abkommen vorgeschriebenen Bedingungen durchzuführen.
- (2) Dieses Recht wird nur nach Beratungen mit der anderen Vertragspartei in Übereinstimmung mit Artikel 16 dieses Abkommens ausgeübt, es sei denn, daß sofortiger Widerruf oder sofortige Aussetzung der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Betriebsbewilligung oder die Auferlegung der darin genannten Bedingungen unbedingt erforderlich ist, um weitere Verstöße gegen Gesetze oder Vorschriften zu verhindern.

#### Artikel 6

##### Grundsätze, die den Betrieb der vereinbarten Fluglinien regeln

- (1) Den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der Vertragsparteien ist in gerechter und gleicher Weise Gelegenheit zum Betrieb der vereinbarten Fluglinien auf der festgelegten Flugstrecke zu geben.
- (2) Beim Betrieb der vereinbarten Fluglinien haben die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei die Interessen der namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei zu berücksichtigen, um nicht die von letzteren auf den gleichen Flugstrecken oder einem Teil derselben betriebenen Fluglinien ungebührlich zu beeinträchtigen.

(3) Die vereinbarten Fluglinien, die von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der Vertragsparteien betrieben werden, haben in enger Beziehung zur Verkehrsnachfrage der Öffentlichkeit auf den festgelegten Flugstrecken zu stehen und der als vorrangiges Ziel die Bereitstellung einer zum Auslastungsfaktor in vernünftigem Verhältnis stehenden Kapazität, die der bestehenden und vernünftigerweise vorhersehbaren Nachfrage für die Beförderung von Fluggästen und Fracht, einschließlich Post, die im Gebiet der Vertragspartei, die das Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat, ihre Herkunft oder ihre Bestimmung haben, entspricht. Das Beförderungsangebot für Fluggäste und Fracht, einschließlich Post, die an Punkten auf den festgelegten Flugstrecken anderer als an Punkten im Gebiet der Vertragspartei, die das Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat, aufgenommen oder abgesetzt werden, hat im Einklang mit den allgemeinen Grundsätzen zu erfolgen, daß die Beförderungskapazität entsprechen soll:

- a) der Verkehrsnachfrage in das und aus dem Gebiet der Vertragspartei, die das Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat;
- b) der Verkehrsnachfrage der Region, welche die vereinbarte Fluglinie durchquert, wobei andere Fluglinien, die von den Fluglinienunternehmen der Staaten, die diese Region umfassen, zu berücksichtigen sind; und
- c) den Erfordernissen des Durchgangsverkehrs.

(4) Die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien haben von Zeit zu Zeit gemeinsam die praktische Durchführung der in den vorstehenden Absätzen dieses Artikels enthaltenen Grundsätze für den Betrieb der vereinbarten Luftlinien durch die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen festzulegen.

(5) Die Flugpläne der namhaft gemachten Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei sind den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei zur Genehmigung vorzulegen.

(6) Die Flugpläne sind mindestens 30 Tage vor Aufnahme der Flüge zu übermitteln und haben insbesondere die Flugzeiten, die Zahl der Flüge und die Typen und Spezifikationen der einzusetzenden Flugzeuge zu enthalten.

(7) Jede nachträgliche Änderung in einem Flugprogramm der namhaft gemachten Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei ist den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei zur Genehmigung vorzulegen.

#### Artikel 7

##### Anerkennung von Zeugnissen und Ausweisen

Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Ausweise, die von einer Vertragspartei ausgestellt oder für gültig erklärt wurden und noch gültig sind, werden von der anderen Vertragspartei für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien auf den festgesetzten Flugstrecken anerkannt, vorausgesetzt, daß solche Zeugnisse oder Ausweise entsprechend und im Einklang mit den Anforderungen ausgestellt und für gültig erklärt wurden, die unter dem am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt festgelegt wurden.

#### Artikel 8

##### Tarife

(1) Die von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der Vertragsparteien für die Beförderung zwischen der Sonderverwaltungsregion Hongkong und Österreich einzuhebenden Tarife sind die von den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien genehmigten und sind unter gebührender Berücksichtigung aller maßgeblichen Faktoren, einschließlich der Betriebskosten der vereinbarten Luftlinien, der Interessen der Benutzer, eines angemessenen Gewinnes und der Tarife anderer Fluglinienunternehmen, die auf der gesamten oder einem Teil derselben Strecke in Betrieb stehen, in angemessener Höhe zu erstellen.

(2) Die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Tarife können von den namhaft gemachten und um Genehmigung der Tarife ansuchenden Fluglinienunternehmen der Vertragsparteien vereinbart werden: sie können sich dazu mit anderen Fluglinienunternehmen, die auf der gesamten oder einem Teil derselben Strecke in Betrieb stehen, beraten, bevor sie solche Tarife vorschlagen. Ein namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen ist jedoch nicht daran zu hindern, einen Tarif vorzuschlagen, und die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien nicht daran, einen solchen zu genehmigen, wenn es diesem Fluglinienunternehmen nicht gelungen ist, die Zustimmung des anderen namhaft gemachten Fluglinienunternehmens zu einem solchen Tarif zu erhalten, oder weil kein anderes namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen dieselbe Strecke betreibt. Hinweise in diesem und im vorhergehenden Absatz zu „derselben Strecke“ beziehen sich auf die betriebene, und nicht auf die festgelegte Strecke.

(3) Jeder vorgeschlagene Tarif für Beförderung zwischen der Sonderverwaltungsregion Hongkong und Österreich ist von dem/den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen bei den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien einzureichen, wobei sie in einer solchen Form um die Genehmigung dafür ansuchen, daß den Anforderungen der Luftfahrtbehörden im einzelnen entsprechend Artikel 1 Absatz 1 Rechnung getragen wird. Der Tarif hat nicht weniger als 60 Tage (oder einem solchen kürzeren Zeitraum, wie ihn die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbaren) vor dem vorgeschlagenen Datum des Inkrafttretens eingereicht zu werden. Der vorgeschlagene Tarif wird mit dem Datum bei den Luftfahrtbehörden der Vertragspartei als eingereicht behandelt, an dem er von diesen Luftfahrtbehörden erhalten wird.

(4) Jeder vorgeschlagene Tarif kann von den Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei jederzeit genehmigt werden und ist, vorausgesetzt, er wurde in Übereinstimmung mit Absatz 3 dieses Artikels eingereicht, und ist als von den Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei genehmigt zu betrachten, es sei denn, die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei machen den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei innerhalb von 30 Tagen nach dem Einreichungsdatum (oder einem solchen kürzeren Zeitraum, wie ihn die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbaren) schriftlich über ihre Nichtgenehmigung des vorgeschlagenen Tarifs Mitteilung.

(5) Wenn gemäß den Bestimmungen von Absatz 4 dieses Artikels die Genehmigung nicht erteilt wird, können die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien den Tarif gemeinsam bestimmen. Zu diesem Zweck kann eine Vertragspartei innerhalb von 30 Tagen von der Mitteilung der Nichtgenehmigung an Beratungen zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien verlangen, die innerhalb von 30 Tagen von dem Zeitpunkt an abzuhalten sind, an dem an die andere Vertragspartei ein solches schriftliches Verlangen erhält.

(6) Wenn ein Tarif von den Luftfahrtbehörden eines Vertragspartners gemäß Absatz 4 dieses Artikels abgelehnt wurde und wenn die Luftfahrtbehörden der Vertragspartner nicht in der Lage waren, gemeinsam den Tarif gemäß Absatz 5 dieses Artikels festzulegen, so kann die Meinungsverschiedenheit gemäß den Bestimmungen von Artikel 17 dieses Abkommens beigelegt werden.

(7) Nach Absatz 8 dieses Artikels bleibt ein Tarif, der gemäß den Bestimmungen dieses Artikels erstellt wurde, gültig, bis ein Ersatztarif erstellt worden ist.

(8) Außer mit der Zustimmung der Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien, und für einen solchen Zeitraum, auf den sie sich einigen, wird die Gültigkeit eines Tarifs auf Grund des Absatzes 7 dieses Artikels nicht verlängert:

- a) wo ein Tarif befristet ist, für länger als zwölf Monate nach diesem Datum;
- b) wo ein Tarif unbefristet ist, für länger als zwölf Monate nach dem Datum, an dem von einem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei ein Ersatztarif bei den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien eingereicht wird.

(9) a) Die von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen aus der Sonderverwaltungsregion Hongkong für die Beförderung zwischen Österreich und einem anderen Staat einzuhebenden Tarife sind der Genehmigung der Luftfahrtbehörden von Österreich und, wo dies zutrifft, der des anderen Staates unterworfen. Die von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen aus Österreich für die Beförderung zwischen der Sonderverwaltungsregion Hongkong und einem anderen Staat als Österreich sind der Genehmigung der Luftfahrtbehörden der Sonderverwaltungsregion Hongkong und, wo dies zutrifft, der des anderen Staates unterworfen.

b) Jeder für eine solche Beförderung vorgeschlagene Tarif ist von dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen eines Vertragspartners, das um Genehmigung eines solchen Tarifs ansucht, bei den Luftfahrtbehörden des anderen Vertragspartners einzureichen. Er ist in einer Form einzureichen, die den Erfordernissen dieser Luftfahrtbehörden im einzelnen in bezug auf Absatz 1 Artikel 1 Rechnung trägt, und nicht weniger als 90 Tage (oder eines solchen kürzeren Zeitraums, den sie beschließen können) vor dem vorgeschlagenen Datum des Inkrafttretens. Der vorgeschlagene Tarif wird ab dem Datum als eingereicht behandelt, an dem er von diesen Luftfahrtbehörden erhalten wird.

c) Ein solcher Tarif kann zu jeder Zeit von den Luftfahrtbehörden der Vertragspartei, bei dem er eingereicht wurde, genehmigt werden und gilt als von ihnen genehmigt, es sei denn, sie haben innerhalb von 30 Tagen nach dem Einreichdatum dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen, das um die Genehmigung ansucht, eine schriftliche Ablehnung zukommen lassen.

d) Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können die Genehmigung eines jeden solchen von ihnen genehmigten oder als genehmigt zu betrachtenden Tarifs zurückziehen, indem sie dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen, das einen solchen Tarif einhebt, binnen 90 Tagen

kündigen. Dieses Fluglinienunternehmen hat am Ende dieses Zeitraums die Einhebung eines solchen Tarifs einzustellen.

(10) Ungeachtet der Bestimmungen von Absatz 4 und 9 lit. c dieses Artikels sollen die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei keinen bei ihnen von einem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen eingereichten Tarifvorschlag ablehnen, der (zB im Preisniveau, in den Bedingungen und dem Ablaufdatum, aber nicht unbedingt in der verwendeten Streckenföhrung) dem Tarif entspricht, der von einem Fluglinienunternehmen dieses Vertragspartners für vergleichbare Fluglinien zwischen denselben Punkten eingehoben wird, oder wenn er niedriger oder höher als dieser Tarif ist.

## Artikel 9

### Zölle

(1) Die von einer Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen auf internationalen Fluglinien betriebenen Luftfahrzeuge, ihre übliche Ausrüstung, Treibstoff, Schmierstoffe, aufbrauchbare technische Vorräte, Ersatzteile einschließlich Motoren sowie die Bordvorräte (einschließlich, aber nicht beschränkt auf, solche Güter wie Nahrungsmittel, Getränke und Tabak), die sich an Bord solcher Luftfahrzeuge befinden, sind von der anderen Vertragspartei im höchstmöglichen Ausmaß unter ihren einschlägigen Gesetzen und Vorschriften und auf der Grundlage der Gegenseitigkeit von allen Zöllen, Verbrauchssteuern und ähnlichen Gebühren und Abgaben, die nicht auf den Kosten von Dienstleistungen, die bei der Ankunft zur Verfügung gestellt werden, beruhen, vorausgesetzt, daß diese übliche Ausrüstung und anderen Posten an Bord des Luftfahrzeuges verbleiben.

(2) Übliche Ausrüstung, Treibstoff, Schmierstoffe, aufbrauchbare technische Vorräte, Ersatzteile einschließlich Motoren, Bordvorräte (einschließlich, aber nicht beschränkt auf, solche Güter wie Nahrungsmittel, Getränke und Tabak), Vorräte an gedruckten Flugscheinen, Luftfrachtbriefen, jegliches gedruckte Material, das die Firmenzeichen eines namhaft gemachten Fluglinienunternehmens einer Vertragspartei trägt, sowie übliches Werbematerial, das von diesem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen unentgeltlich verteilt wird und von diesem oder für dieses namhaft gemachte Fluglinienunternehmen in das Gebiet der anderen Vertragspartei eingeföhrt oder an Bord der von diesem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen betriebenen Luftfahrzeuge genommen wird, werden von der anderen Vertragspartei im höchstmöglichen Ausmaß gemäß ihren einschlägigen Gesetzen und Vorschriften und auf der Grundlage der Gegenseitigkeit von allen Zöllen, Verbrauchssteuern und ähnlichen Gebühren und Abgaben, die nicht auf den Kosten von Dienstleistungen beruhen, die bei der Ankunft zur Verfügung gestellt werden, befreit, sogar wenn diese übliche Ausrüstung und anderen Posten auf irgendeinem Teil eines Fluges über das Gebiet der anderen Vertragspartei verwendet werden.

(3) Es kann verlangt werden, daß die übliche Ausrüstung und die anderen Posten, auf die in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels verwiesen wird, unter der Aufsicht oder Kontrolle der Zollbehörden der anderen Vertragspartei bleiben.

(4) Die in Absatz 1 dieses Artikels angeführte übliche Ausrüstung und die anderen Posten dürfen auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei mit der Genehmigung der Zollbehörden dieser anderen Vertragspartei entladen werden. Unter diesen Bedingungen genießen diese übliche Ausrüstung und diese Posten, auf Grundlage der Gegenseitigkeit, die in Absatz 1 dieses Artikels vorgesehenen Befreiungen, bis sie wiederausgeföhrt werden oder in Übereinstimmung mit den Zollvorschriften über sie auf andere Weise verfügt wird. Die Zollbehörden dieser anderen Vertragspartei dürfen jedoch verlangen, daß diese übliche Ausrüstung und diese Posten bis dahin unter ihre Aufsicht gestellt werden.

(5) Die in diesem Artikel vorgesehenen Befreiungen werden auch in solchen Situationen gewährt, in denen ein namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei mit (einem) anderen Fluglinienunternehmen Abmachungen über den Verleih oder die Überstellung der üblichen Ausrüstung und der anderen Posten trifft, wie sie in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels angeführt werden, vorausgesetzt, daß das andere bzw. die anderen Fluglinienunternehmen solche Befreiungen in gleicher Weise von dieser anderen Vertragspartei genießt bzw. genießen, sofern die Zollbehörden von dem geplanten Verleih oder der Überstellung im vorhinein informiert wurden und zugestimmt haben.

(6) Gepäck und Fracht im direkten Transitverkehr durch das Gebiet einer Vertragspartei sind von Zöllen, Verbrauchssteuern und ähnlichen Gebühren und Abgaben befreit, die nicht auf den Kosten von Dienstleistungen, die bei der Ankunft vorgesehen sind, beruhen.

(7) Computersysteme der Fluglinienunternehmen für Reservierung und betriebliche Zwecke, Waren und Einrichtungsgegenstände, die zur Errichtung und zum Betrieb eines Büros verwendet werden, und alle Arten von Telekommunikationsausrüstung zur Verwendung innerhalb des Flughafens, die von einem

oder für ein namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen in das Gebiet einer Vertragspartei eingeführt oder an Bord des von diesem namhaft gemachten Fluglinienunternehmens betriebenen Luftfahrzeugs genommen werden, werden von dieser Vertragspartei im höchstmöglichen Ausmaß unter ihren einschlägigen Gesetzen und Vorschriften und auf der Grundlage der Gegenseitigkeit von allen Zöllen und Verbrauchssteuern befreit, die nicht auf den Kosten von Dienstleistungen beruhen, die bei der Ankunft zur Verfügung gestellt werden.

#### Artikel 10

##### Sicherheit der Zivilluftfahrt

(1) Jede Vertragspartei bekräftigt, daß ihre Verpflichtung gegenüber der anderen Vertragspartei, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen, einen wesentlichen Bestandteil dieses Abkommens darstellt. Jede Vertragspartei handelt insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen über die Sicherheit der Luftfahrt 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, und des am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Abkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt.

(2) Jeder Vertragspartei wird auf ihr Ersuchen hin von der anderen Vertragspartei jede notwendige Hilfe gewährt, 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 anwendbaren, von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation festgelegten und als Anhänge zum am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt bezeichneten Sicherheitsbestimmungen für die Luftfahrt. Jede Vertragspartei wird die Betreiber von bei ihr eingetragenen Luftfahrzeugen oder die Betreiber von Luftfahrzeugen, die den Hauptgeschäftssitz oder ständigen Wohnsitz in ihrem Gebiet haben, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Gebiet 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 werden können, die von der anderen Vertragspartei geforderten, in Absatz 3 dieses Artikels genannten Sicherheitsbestimmungen für die Luftfahrt für die Einreise in das, die Ausreise aus dem und das Verweilen in dem Gebiet dieser anderen Vertragspartei zu befolgen. Beide Vertragsparteien tragen dafür Sorge, daß in ihrem Gebiet 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 jedwedes Ersuchen der anderen Vertragspartei zur Ergreifung angemessener Sondermaßnahmen zum Schutz vor einer konkreten Bedrohung wohlwollend zu behandeln.

(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 gewährt jede Vertragspartei der anderen Vertragspartei 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 genannten Sicherheitsbestimmungen für die Luftfahrt abweichen, so können die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei um sofortige Beratungen mit den Luftfahrtbehörden dieser Partei ersuchen.

#### **Artikel 11**

##### **Direkter Transitverkehr**

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

#### **Artikel 12**

##### **Beistellung von Statistiken**

Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei liefern über Ersuchen den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei solche periodische oder sonstige statistische Unterlagen, wie sie vernünftigerweise zum Zwecke der Übersicht über die Auslastung auf den vereinbarten Luftlinien der von dieser Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen erforderlich sind. Diese Unterlagen haben alle Angaben zu umfassen, die zur Bestimmung des von diesen Fluglinienunternehmen auf den vereinbarten Fluglinien beförderten Verkehrsaufkommens sowie seiner Herkunft und Bestimmung erforderlich sind.

#### **Artikel 13**

##### **Konvertierung und Überweisung von Reinerträgen**

(1) Die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der Sonderverwaltungsregion Hongkong haben das Recht, auf Verlangen und ohne Verzögerung lokale Einkünfte, die die lokalen Ausgaben übersteigen, zu konvertieren und von Österreich in die Sonderverwaltungsregion Hongkong zu überweisen. Die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen von Österreich haben das Recht, auf Verlangen und ohne Verzögerung lokale Einkünfte, die die lokalen Ausgaben übersteigen, zu konvertieren und aus der Sonderverwaltungsregion Hongkong nach Österreich zu überweisen.

(2) Die Konvertierung und Überweisung solcher Einkünfte ist ohne Einschränkung, in einer frei konvertierbaren Währung zum Wechselkurs, der zum Zeitpunkt, an dem solche Einkünfte zur Konvertierung und Überweisung anstehen, für laufende Geschäfte anwendbar ist, und unterliegt keinen Abgaben, außer jenen, die üblicherweise von Banken für die Durchführung einer solchen Konvertierung und Überweisung eingehoben werden.

#### **Artikel 14**

##### **Vertretung der Fluglinienunternehmen und Verkäufe**

(1) Die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei haben das Recht, in Übereinstimmung mit den Gesetzen und Vorschriften der anderen Vertragspartei bezüglich Eintritt, Aufenthalt und Beschäftigung auf dem Gebiet dieser anderen Vertragspartei Büros zu errichten und zu betreiben und jenes eigene Management-, technische, Betriebs- und andere Spezialpersonal, das für den Betrieb von Luftverkehr erforderlich ist, in das Gebiet zu bringen und dort zu belassen.

(2) Die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei haben das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei, entweder direkt oder durch Vertreter, den Verkauf von Beförderungen im Luftweg und Werbung und Verkaufsförderung zu betreiben. Die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei haben das Recht, solche Beförderung in örtlicher Währung oder jeder anderen frei konvertierbaren Währung zu verkaufen, und jeder Person steht es frei zu kaufen.

#### **Artikel 15**

##### **Benutzerabgaben**

(1) Eine Vertragspartei wird den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei keine höheren Benutzerabgaben auferlegen oder erlauben, auferlegt zu werden, als jene, die ihren eigenen Fluglinienunternehmen auferlegt werden, die auf ähnlichen internationalen Luftlinien in Betrieb sind.

(2) Jede Vertragspartei fördert Beratungen über Benutzerabgaben zwischen ihren für Benutzerabgaben zuständigen Behörden und Fluglinienunternehmen, die die Luftlinien und Einrichtungen benutzen, die von diesen Behörden eingerichtet sind, wo es durch die entsprechenden Organisationen der Fluglinienunternehmen zweckmäßig ist. Solchen Benutzern sollte innerhalb einer vernünftigen Frist über Vorschläge für Änderungen der Benützergebühren Mitteilung gemacht werden, damit sie in der Lage sind, ihre Ansichten zu äußern, bevor Änderungen durchgeführt werden. Jede Vertragspartei soll

außerdem ihre zuständigen Behörden und Benutzer dazu anhalten, einschlägige Information bezüglich Benutzerabgaben auszutauschen.

#### Artikel 16

##### Beratung

Eine Vertragspartei kann jederzeit um Beratungen über die Durchführung, Auslegung, Anwendung oder Abänderung dieses Abkommens ersuchen. Solche Beratungen, die zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien stattfinden oder durch Gespräche zwischen den Luftfahrtbehörden vorbereitet werden können, haben innerhalb von 60 Tagen von dem Datum an zu beginnen, an dem die andere Vertragspartei ein solches schriftliches Ersuchen erhält, es sei denn, die Vertragsparteien haben es anders vereinbart.

#### Artikel 17

##### Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

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

(2) Kommen die Vertragsparteien auf dem Verhandlungswege zu keiner Einigung über die Meinungsverschiedenheit, kann sie von ihnen einer Person oder einem Gremium, auf die bzw. das sie sich einigen, vorgelegt werden oder sie wird, auf Ersuchen einer Vertragspartei, einem Gericht von drei Schiedsrichtern zur Entscheidung vorgelegt, das auf folgende Weise zusammengesetzt wird:

a) Innerhalb von 30 Tagen nach Erhalt eines Ersuchens um schiedsgerichtliche Behandlung ernannt jede Vertragspartei einen Schiedsrichter. Ein Staatsangehöriger eines Staates, von dem man annehmen kann, daß er von der Meinungsverschiedenheit nicht berührt ist und der den Vorsitz des Schiedsgerichts führen muß, wird innerhalb von 60 Tagen nach Ernennung des zweiten Schiedsrichters durch Vereinbarung zwischen den beiden Schiedsrichtern als dritter Schiedsrichter ernannt.

b) Wenn innerhalb der oben festgelegten Fristen keinerlei Ernennung erfolgt ist, kann eine Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation darum ersuchen, die notwendige Ernennung innerhalb von 30 Tagen vorzunehmen. Wenn der Präsident der Ansicht ist, daß er Staatsangehöriger eines Staates ist, der nicht als von der Meinungsverschiedenheit unberührt angesehen werden kann, so nimmt der dienstälteste Vizepräsident, der nicht aus diesem Grunde ungeeignet ist, die Ernennung vor.

(3) Außer wie nachstehend in diesem Artikel vorgesehen oder wie von den Vertragsparteien anders vereinbart, soll das Gericht die Grenzen seiner Rechtsprechung selbst bestimmen und seine eigenen Verfahrensregeln festlegen. Auf Beschluß des Gerichts oder Ersuchen einer Vertragspartei wird nicht später als 30 Tage, nachdem das Gericht vollständig zusammengesetzt ist, eine Konferenz abgehalten, um die genauen Streitfragen, über die entschieden werden soll, und die besonderen Verfahrensregeln, die einzuhalten sind, zu bestimmen.

(4) Außer wie von den Vertragsparteien anders vereinbart oder von dem Gericht vorgeschrieben wird, legt jede Vertragspartei innerhalb von 45 Tagen, nachdem das Gericht vollständig zusammengesetzt ist, ein Memorandum vor. Erwidern sind 60 Tage später fällig. Das Gericht hat auf Ersuchen einer Vertragspartei eine Anhörung abzuhalten oder, nach seinem Ermessen, innerhalb von 30 Tagen, nachdem die Erwidern fällig sind.

(5) Das Gericht wird versuchen, innerhalb von 30 Tagen nach erfolgter Anhörung oder, wenn keine Anhörung abgehalten wird, nach dem Datum, an dem beide Erwidern vorgelegt werden, eine schriftliche Entscheidung zu treffen. Die Entscheidung hat mit Mehrheitsentscheid zu erfolgen.

(6) Eine Vertragspartei kann innerhalb von 15 Tagen nach Erhalt ein Ersuchen um Erläuterung der Entscheidung vorlegen, und eine solche Erläuterung hat innerhalb von 15 Tagen nach einem solchen Ersuchen zu ergehen.

(7) Die Entscheidung des Gerichts ist für die Vertragspartner bindend.

(8) Jede Vertragspartei trägt die Kosten für den von ihr ernannten Schiedsrichter. Die anderen Gerichtskosten werden zu gleichen Teilen von den Vertragsparteien getragen, einschließlich jeglicher Ausgaben, die dem Präsidenten oder Vizepräsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation bei der Durchführung der Verfahren nach Absatz 2 lit. b dieses Artikels entstanden sind.



**Artikel 18**  
**Abänderung**

Jegliche von den Vertragsparteien vereinbarte Abänderungen dieses Abkommens treten in derselben Weise in Kraft, wie das Abkommen gemäß Artikel 21 in Kraft tritt.

**Artikel 19**  
**Beendigung**

Eine Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich ihren Entschluß bekanntgeben, dieses Abkommen zu kündigen. Dieses Abkommen endet um Mitternacht (am Ort des Erhaltes der Kündigung) unmittelbar vor dem ersten Jahrestag des Datums des Erhaltes dieser Kündigung durch diese andere Vertragspartei, es sei denn, eine solche Kündigung wird durch Vereinbarung vor dem Ende dieses Zeitraums zurückgezogen.

**Artikel 20**  
**Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation**

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

**Artikel 21**  
**Inkrafttreten**

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

ZU URKUND DESSEN haben die von ihren jeweiligen Regierungen dazu gehörig befugten Unterfertigten dieses Abkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Wien am 2. Oktober 1998 in zweifacher Ausfertigung in englischer und deutscher Sprache, wobei beide Wortlaute gleichermaßen verbindlich sind.

Bei unterschiedlicher Auslegung ist der englische Text maßgeblich.

Für die Österreichische Bundesregierung:  
**Benita Ferrero-Waldner**

Für die Regierung der  
Sonderverwaltungsregion Hongkong der Volksrepublik China:  
**Stephen IP**

**Anhang**

**Streckenplan**

**Teil 1**

Strecken, die vom bzw. von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der Sonderverwaltungsregion Hongkong betrieben werden sollen:

Sonderverwaltungsregion Hongkong – Zwischenpunkte – Punkte in Österreich – Punkte darüber hinaus.

**Anmerkungen:**

1. Das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen oder die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der Sonderverwaltungsregion Hongkong können es auf irgendwelchen oder allen Flügen unterlassen, irgendwelche Punkte der oben genannten Strecken anzufliegen, und können Zwischenpunkte in beliebiger Reihenfolge und Punkte in Österreich in beliebiger Reihenfolge und Punkte darüber hinaus in beliebiger Reihenfolge anfliegen, vorausgesetzt, die vereinbarten Flüge auf diesen Strecken beginnen in der Sonderverwaltungsregion Hongkong.
2. Kein Aufkommen darf an einem Zwischenpunkt oder an einem Punkt darüber hinaus an Bord genommen und an Punkten in Österreich ausgeladen werden oder umgekehrt, außer wie es von Zeit zu Zeit von den zuständigen Behörden der Vertragsparteien gemeinsam festgelegt werden kann.

3. Kein Punkt auf dem Gebiet des chinesischen Festlandes darf als Zwischenpunkt oder als Punkt darüber hinaus angefliegen werden.

**Teil 2**

Strecken, die vom bzw. von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen von Österreich betrieben werden sollen:

Punkte in Österreich – Zwischenpunkte – Sonderverwaltungsregion Hongkong – Punkte darüber hinaus.

**Anmerkungen:**

1. Das namhaft gemachte Fluglinienunternehmen oder die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen von Österreich können es auf irgendwelchen oder allen Flügen unterlassen, irgendwelche Punkte der oben genannten Strecken anzufliegen, und können Zwischenpunkte in beliebiger Reihenfolge und Punkte darüber hinaus in beliebiger Reihenfolge anfliegen, vorausgesetzt, die vereinbarten Flüge auf diesen Strecken beginnen an Punkten in Österreich.
2. Kein Aufkommen darf an einem Zwischenpunkt oder an einem Punkt darüber hinaus an Bord genommen und in der Sonderverwaltungsregion Hongkong ausgeladen werden oder umgekehrt, außer wie es von Zeit zu Zeit von den zuständigen Behörden der Vertragsparteien gemeinsam festgelegt werden kann.
3. Kein Punkt auf dem Gebiet des chinesischen Festlandes darf als Zwischenpunkt oder als Punkt darüber hinaus angefliegen werden.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL D'AUTRICHE ET LE  
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION ADMINISTRATIVE SPÉCIALE DE  
HONG-KONG DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE RELATIF  
AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement fédéral d'Autriche et le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong-Kong de la République populaire de Chine («la Région administrative spéciale de Hong-Kong»), ci-après dénommés les «les Parties contractantes»,

Désireux de conclure un accord afin de mettre en place le cadre nécessaire aux services aériens entre l'Autriche et la Région administrative spéciale de Hong-Kong,

Sont convenus de ce qui suit:

*Article premier. Définitions*

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

a) L'expression «autorités aéronautiques» s'entend dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong-Kong du Secrétaire aux Services économiques et du Directeur de l'aviation civile et, dans le cas de l'Autriche, du Ministre fédéral de l'économie et des transports publics ou, dans les deux cas, de toute personne ou organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités ou des fonctions semblables;

b) L'expression «entreprise désignée» s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément aux dispositions de l'Article 4 du présent Accord;

c) Le terme «région» concernant la Région administrative spéciale de Hong-Kong s'entend de l'île de Hong-Kong, de Kowloon et des Nouveaux territoires et, concernant l'Autriche a le sens attribué au terme «territoire» par l'Article 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

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

e) Le terme «tarif» désigne indifféremment:

i) Le prix demandé par une entreprise de transport aérien pour le transport de passagers et de leurs bagages par des services aériens réguliers ainsi que les frais et conditions relatifs aux prestations accessoires à ce transport;

ii) Le taux de fret appliqué par une entreprise pour le transport de marchandises (à l'exception du courrier) pour des services aériens réguliers;

iii) Les conditions qui régissent la disponibilité ou l'applicabilité d'un tel prix ou taux, y compris les avantages s'y rattachant; et

iv) Le montant des commissions versées par une entreprise de services aériens à un agent sur les billets vendus ou sur les lettres de transport aérien établies par ledit agent pour le transport par des services aériens réguliers;

f) L'expression «redevances d'usage» s'entend des paiements demandés aux entreprises de transport aérien par les autorités compétentes ou autorisées par ces dernières pour l'utilisation de biens ou installations aéroportuaires ou d'installations de navigation aérienne, y compris les services et installations connexes pour les appareils, leur équipage, les passagers et marchandises transportés;

g) L'expression «le présent Accord» inclut l'Annexe jointe audit Accord et toute modification apportée à ladite Annexe ou au présent Accord.

*Article 2. Dispositions de la Convention de Chicago applicables aux services aériens internationaux*

Dans la mise en oeuvre du présent Accord, les Parties contractantes se conformeront aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago, y compris ses Annexes et toute modification à la Convention ou à ses Annexes qui s'appliqueraient aux deux Parties contractantes, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

*Article 3. Octroi des droits*

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après concernant ses services aériens internationaux:

- a) Le droit de survoler sa région sans y atterrir;
- b) Le droit de faire escale dans sa région à des fins non commerciales.

2. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie les droits ci-après spécifiés dans le présent Accord aux fins d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la partie correspondante de l'Annexe au présent Accord. Ces services et routes sont ci-après dénommés «les services convenus» et «les routes indiquées». Dans l'explication d'un service convenu sur la route indiquée, les entreprises désignées de chaque Partie contractante bénéficieront, outre les droits spécifiés au paragraphe 1 du présent article, celui de faire escale dans la région de l'autre Partie contractante aux points déterminés pour la route considérée conformément à l'Annexe au présent Accord, aux fins d'embarquer et de débarquer des passagers et des marchandises, y compris du courrier, soit séparément, soit conjointement.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne sera réputée conférer aux entreprises désignées de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer, en un point de la région de l'autre Partie contractante, des passagers ou des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter conformément à un contrat de louage ou contre rémunération à un autre point de la région de l'autre Partie contractante.

4. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou événements politiques, ou encore de circonstances particulières et exceptionnelles, une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes ne se trouve pas en mesure d'exploiter un service sur son itinéraire normal, l'autre Partie contractante fera tout ce qui est en son pouvoir pour faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service moyennant des aménagements temporaires adéquats des routes.

*Article 4. Désignation et autorisation des entreprises de transport aérien*

1. Chacune des Parties contractantes aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien aux fins d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées, ainsi que de retirer ou de modifier ces désignations.

2. Au reçu d'une désignation, l'autre Partie contractante devra, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans retard à l'entreprise ou aux entreprises désignées les autorisations d'exploitation voulues.

3. a) Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong-Kong aura le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article, ou d'imposer les conditions qu'il jugera nécessaires à l'exercice, par une entreprise désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord, s'il n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains du Gouvernement fédéral de l'Autriche ou de ses ressortissants;

b) Le Gouvernement fédéral de l'Autriche aura le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'il jugera nécessaires à l'exercice, par une entreprise désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord, s'il n'a pas la preuve que cette entreprise a été constituée et a son établissement principal dans la Région administrative spéciale de Hong-Kong.

4. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante pourront exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de respecter les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux.

5. Lorsqu'une entreprise aura été ainsi désignée et autorisée, elle pourra commencer à exploiter les services convenus, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord.

*Article 5. Annulation ou suspension des autorisations d'exploitation*

1. Chacune des Parties contractantes aura le droit d'annuler ou de suspendre une autorisation d'exploitation délivrée pour l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord par une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, ou bien d'imposer les conditions qu'elle jugera nécessaires à l'exercice de ces droits:

a) i) Dans le cas du Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong-Kong, s'il n'a pas la preuve qu'une partie importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains du Gouvernement fédéral de l'Autriche ou de ses ressortissants;

ii) Dans le cas du Gouvernement fédéral de l'Autriche, s'il n'a pas la preuve que cette entreprise a été constituée et a son établissement principal dans la Région administrative spéciale de Hong-Kong; ou

b) Si l'entreprise en question manque à se conformer aux lois et règlements de la Partie contractante qui aura accordé ces droits;

c) Ou encore si cette entreprise manque à conformer son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. À moins qu'il ne soit immédiatement indispensable d'annuler ou de suspendre l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 1 du présent article, ou d'imposer les conditions dont il est fait mention dans ce paragraphe afin d'empêcher la poursuite des infractions aux lois ou règlements, ce droit ne sera exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante conformément à l'Article 16 du présent Accord.

*Article 6. Principes régissant l'exploitation des services convenus*

1. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées dans des conditions d'équité et d'égalité.

2. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante devront, dans l'exploitation des services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises désignées de l'autre Partie de manière à ne pas porter indûment préjudice aux services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus assurés par les entreprises désignées des Parties contractantes devront être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et avoir pour but principal de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, en provenance ou à destination de la région de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, embarqués et débarqués en des points des routes indiquées autres que ceux situés dans la région de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise, il conviendra de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être adaptée:

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

b) Aux besoins du trafic dans la région desservie par le service convenu, compte tenu des autres services de transport aérien assurés par des compagnies aériennes des États de la région; et

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

4. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes détermineront conjointement et périodiquement l'application pratique des principes contenus dans les paragraphes précédents du présent article en ce qui concerne l'exploitation des services convenus par les entreprises de service aérien désignées.

5. Les horaires des entreprises de service aérien désignées de chaque Partie contractante seront présentés pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

6. Les horaires seront communiqués 30 jours au moins avant le début des opérations et indiqueront en particulier l'heure, la fréquence des services et les types et configuration de l'appareil qui sera utilisé.

7. Toute modification ultérieure apportée au programme des opérations des entreprises de service aérien désignées d'une Partie contractante sera soumise pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

*Article 7. Reconnaissance des certificats et licences*

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante et non périmés sont reconnus valables par l'autre Partie contractante en vue de l'exploitation des services agréés sur les routes indiquées, à condition que lesdits certificats, brevets ou licences aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention sur l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944.

*Article 8. Tarifs*

1. Les tarifs que les entreprises désignées des Parties contractantes appliqueront pour les transports entre la Région administrative spéciale de Hong-Kong et l'Autriche sont ceux qu'ont agréés les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; ils seront fixés à des niveaux raisonnables compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation à retenir, y compris les frais d'exploitation des services convenus, l'intérêt des usagers, une marge raisonnable de bénéfices et les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien sur l'ensemble ou sur une partie de la même route.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article pourront être fixés d'un commun accord par les entreprises désignées qui en solliciteront l'agrément, après consultation préalable des autres entreprises qui exploitent l'ensemble ou une partie de la même route. Toutefois, il ne sera interdit à aucune entreprise désignée de proposer, ni aux autorités aéronautiques des Parties contractantes d'agréer un tarif, lorsque l'entreprise en question n'aura pas obtenu l'accord des autres entreprises désignées concernant ledit tarif, ou du fait qu'aucune autre entreprise désignée n'exploite la même route. La «même route», dans le présent paragraphe ou le paragraphe précédent s'entend de la route exploitée et non de la route indiquée.

3. Tout tarif proposé pour le transport entre la Région administrative spéciale de Hong-Kong et l'Autriche sera déposé par l'entreprise ou les entreprises désignées qui en sollicitent l'agrément auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes dans la forme que pourra exiger chacune desdites autorités aux fins d'obtenir les renseignements visés au paragraphe (e) de l'article 1. Le dépôt du tarif sera effectué au plus tôt 60 jours (ou dans un délai plus court si les autorités aéronautiques y consentent) avant la date prévue de sa mise en vigueur. Le tarif proposé sera réputé déposé auprès des autorités aéronautiques d'une Partie contractante à la date à laquelle il aura été reçu par ces autorités.

4. Tout tarif proposé peut être approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à tout moment et, à condition d'avoir été déposé conformément au paragraphe 3 du présent article, sera censé avoir été approuvé par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante à moins que, dans les 30 jours suivant la date de son dépôt (ou une période plus courte convenue par les autorités aéronautiques des Parties contractantes), les au-

torités aéronautiques d'une Partie contractante aient envoyé aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante notification écrite signifiant leur refus du tarif proposé.

5. En cas de notification de refus conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes pourront en concertation fixer un autre tarif. À cet effet, chaque Partie contractante peut demander, dans les 30 jours d'envoi de ladite notification de refus, que les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes procèdent à des consultations qui se dérouleront dans les 30 jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie contractante reçoit ladite demande écrite.

6. Si les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ont refusé d'accepter un tarif conformément au paragraphe 4 du présent article, et si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'ont pu fixer conjointement un tarif conformément au paragraphe 5 du présent article, le différend pourra être réglé conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord.

7. Sous réserve du paragraphe 8 du présent article, un tarif fixé conformément aux dispositions du présent article demeurera valide jusqu'à son remplacement par un nouveau tarif.

8. Sauf avec l'accord des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et pour une période sur laquelle elles se seront entendues, la validité d'un tarif ne pourra être prolongée en vertu du paragraphe 7 du présent article:

a) S'il est assorti d'une date d'expiration, pour plus de 12 mois après cette date;

b) S'il n'est pas assorti d'une date d'expiration, pour plus de 12 mois après la date à laquelle une entreprise désignée d'une Partie contractante aura déposé un tarif de remplacement auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

9. a) Les tarifs à appliquer par les entreprises désignées de la Région administrative spéciale de Hong-Kong pour le transport entre l'Autriche et un autre État devront être agréés par les autorités aéronautiques de l'Autriche et, le cas échéant, par celles de l'autre État. Les tarifs demandés par les entreprises désignées de l'Autriche pour le transport entre la Région administrative spéciale de Hong-Kong et un État autre que l'Autriche devront être agréés par les autorités aéronautiques de la Région administrative spéciale de Hong-Kong et, le cas échéant, celle de l'autre État.

b) Tout tarif proposé pour un transport de cette nature sera déposé par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes qui en sollicitera l'agrément auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, dans la forme exigée par ces autorités pour obtenir les renseignements visés au paragraphe (e) de l'Article 1 cela au moins 90 jours (ou dans un délai plus court si lesdites autorités y consentent) avant la date projetée de sa mise en vigueur. Le tarif proposé sera réputé déposé à la date à laquelle ces autorités aéronautiques l'auront reçu.

c) Tout tarif ainsi proposé pourra être agréé à tout moment par les autorités aéronautiques de la Partie contractante auprès desquelles il aura été déposé, mais il sera réputé refusé par ces autorités à moins que, dans les 30 jours suivant la date de dépôt, elles n'aient fait tenir à l'entreprise désignée qui en sollicite l'agrément notification écrite signifiant leur refus.



d) Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante pourront retirer leur agrément à tout tarif de cette nature déjà agréé par elles moyennant l'envoi d'un préavis de 90 jours à l'entreprise désignée qui applique ce tarif. L'entreprise en question cessera d'appliquer le tarif à la fin de cette période.

10. Nonobstant les dispositions du paragraphe 4 et de l'alinéa c du paragraphe 9 du présent article, les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante accepteront tout tarif proposé qui aura été déposé auprès d'elles par une entreprise désignée et qui correspond (par exemple par son niveau de prix, par les conditions dont il est assorti et par sa date d'expiration mais pas nécessairement par l'itinéraire utilisé) au tarif appliqué par une entreprise de cette Partie contractante pour l'exploitation de services comparables entre les mêmes points ou qui est plus élevé ou assorti de conditions plus restrictives que ledit tarif.

#### *Article 9. Droits de douane*

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de chaque Partie contractante, leur équipement normal, leurs carburants et lubrifiants, leurs approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, leurs pièces de rechange y compris les moteurs et leurs provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons et tabacs) qui se trouvent à bord desdits aéronefs seront exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accises et autres redevances ou frais similaires non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée, à condition que ces équipements normaux et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2. Les équipements normaux, les combustibles, les lubrifiants, les approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, les pièces de rechange y compris les moteurs et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement les denrées alimentaires, boissons et tabacs), billets imprimés, connaissements aériens, tout document imprimé portant le nom d'une entreprise désignée d'une Partie contractante et tous imprimés publicitaires gratuits de ladite entreprise introduits dans la région de l'une des Parties contractantes par ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou embarqués à bord d'aéronefs exploités par ladite entreprise seront exemptés par l'autre Partie contractante, au maximum permis par sa législation et ses règlements pertinents, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accises et autres redevances ou frais similaires non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée, même si ces approvisionnements doivent être utilisés ou consommés au cours du survol de la région de cette autre Partie contractante.

3. Il pourra être exigé que les équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes de l'autre Partie contractante.

4. L'équipement normal de bord, ainsi que les autres équipements et approvisionnements visés au paragraphe 1 du présent article pourront être déchargés dans la région de l'autre Partie contractante avec l'accord de ses autorités douanières. Dans ce cas, ils bénéficieront, sur la base de la réciprocité, des exemptions prévues au paragraphe 1 du présent article jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur affectation à d'autres fins effectuée conformément aux règlements douaniers. Les autorités douanières de cette Partie contrac-

tante pourront cependant exiger que ces équipements et approvisionnements soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce moment.

5. Les exemptions prévues dans le présent article s'appliqueront également lorsqu'une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes aura conclu avec une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert, dans la région de l'autre Partie contractante, de l'équipement normal et des autres équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante, et que les autorités douanières aient été informées à l'avance et aient approuvé chaque prêt ou transfert prévu.

6. Les bagages et les marchandises en transit direct dans la région de chaque Partie contractante seront exonérés des droits de douane, droits d'accises et redevances ou frais similaires non liés au coût d'une prestation de services à l'arrivée.

7. Les systèmes d'ordinateurs utilisés par les compagnies aériennes pour les réservations et les opérations, ainsi que les biens et équipements devant être utilisés pour l'établissement et le fonctionnement d'un bureau et tous les types de matériel de télécommunication à utiliser à l'intérieur de l'aéroport, introduits dans la région d'une Partie contractante par une entreprise de services aériens désignée par l'autre Partie contractante ou au nom de ladite entreprise de transport aérien ou embarqués à bord d'un appareil exploité par ladite entreprise de transport aérien seront exonérés par ladite Partie contractante, au maximum permis par sa législation et ses règlements pertinents et sur la base de la réciprocité, de tout droit de douane et droits d'accises non liés au coût des services fournis à l'arrivée.

#### *Article 10. Sécurité aérienne*

1. Chacune des Parties contractantes réaffirme que l'obligation qu'elle a envers l'autre Partie contractante de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tout acte illicite fait partie intégrante du présent Accord. Chacune des Parties contractantes se conformera en particulier aux dispositions concernant la sécurité aérienne de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, ainsi que de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

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

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conformeront aux dispositions applicables en matière de sécurité aérienne arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui figurent en Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago. Chacune des Parties contractantes exigera des exploitants d'aéronefs de son pavillon, des exploitants d'aéronefs

dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés dans sa région, ainsi que des exploitants d'aéroports situés dans sa région, qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chacune des Parties contractantes est convenue qu'il peut être exigé de ces exploitants d'aéronefs qu'ils respectent les mesures de sécurité aérienne visées au paragraphe 3 du présent article, imposées par l'autre Partie contractante pour l'entrée ou le séjour dans sa région ou le départ de cette région. Chacune des Parties contractantes veillera à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées dans sa région pour protéger les aéronefs et inspecter les passagers, les équipages, les bagages à main, les bagages de soute, les marchandises et les provisions de bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties contractantes étudiera également avec bienveillance toute demande que lui adresserait l'autre Partie contractante afin qu'elle prenne des mesures de sécurité spéciales raisonnables en cas de menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident, ou que plane la menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un aéronef, de ses passagers et de son équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, chacune des Parties contractantes apportera son aide à l'autre Partie contractante en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées en vue de mettre fin rapidement et sans danger audit incident ou à ladite menace.

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

#### *Article 11. Transit direct*

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

#### *Article 12. Fourniture de statistiques*

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront à celles de l'autre Partie, à la demande de ces dernières, des relevés statistiques périodiques ou autres dont celles-ci auront raisonnablement besoin pour s'informer de la capacité offerte, sur les services convenus par les entreprises désignées de la Partie contractante appelée à fournir ces statistiques. Ces relevés contiendront tous les renseignements voulus pour permettre de déterminer le volume du trafic acheminé par les entreprises désignées sur les services convenus, ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

#### *Article 13. Conversion et transfert des recettes*

1. Les entreprises désignées de la Région administrative spéciale de Hong-Kong auront le droit de convertir et de transférer de l'Autriche à la Région administrative spéciale

de Hong-Kong, sur demande et sans délai, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales. Les entreprises désignées de l'Autriche auront le droit de convertir et de transférer de la Région administrative spéciale de Hong-Kong en Autriche, sur demande et sans délai, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales.

2. Les opérations de conversion et de transfert de ces recettes seront autorisées sans restriction au taux de change applicable aux transactions au comptant qui sera en vigueur au moment où ces recettes seront présentées pour conversion et transfert, et ne seront frappées d'aucune charge à l'exception de celles normalement demandées par les banques pour exécuter ces opérations.

#### *Article 14. Représentation et ventes des entreprises*

1. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes auront le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante concernant l'entrée, le séjour et l'emploi, d'établir et exploiter des bureaux et de faire entrer et d'employer dans la région de cette autre Partie contractante leurs personnels de direction, techniques et d'exploitation et les autres personnels spécialisés nécessaires pour assurer les services de transport aérien.

2. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes auront le droit de vendre, publier et promouvoir des prestations de transport aérien dans la région de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par l'intermédiaire de leurs agents. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes auront le droit de vendre et toute personne aura la faculté d'acheter ces prestations en monnaie locale ou dans toute autre monnaie librement convertible.

#### *Article 15. Redevances d'usage*

1. Aucune Partie contractante ne doit imposer ni autoriser à imposer aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles qui sont imposées à ses propres entreprises de transport aérien qui exploitent des services aériens internationaux analogues.

2. Chaque Partie contractante encouragera les consultations concernant les redevances d'usage entre d'une part, ses autorités compétentes et, d'autre part, les entreprises qui utilisent les services et installations fournies par lesdites autorités compétentes, si possible par l'intermédiaire des organisations représentatives des entreprises de transport aérien. Toutes propositions de modification doivent être communiquées aux usagers avec un délai de préavis raisonnable avant leur entrée en vigueur afin de permettre aux usagers de présenter leurs points de vue avant lesdites modifications. Chaque Partie contractante encouragera en outre les autorités compétentes et les usagers à échanger les informations utiles concernant les redevances d'usage.

#### *Article 16. Consultation*

Toute partie contractante peut à tout moment demander que soient tenues des consultations sur la mise en oeuvre, l'interprétation, l'application ou la modification des dispositions du présent Accord. Ces consultations, qui pourront avoir lieu entre les autorités

aéronautiques des Parties contractantes ou qui pourront être préparées dans le cadre de discussions entre les autorités aéronautiques, débiteront dans les 60 jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie contractante reçoit une demande écrite à cet effet, à moins que les Parties contractantes n'en décident autrement.

*Article 17. Règlement des différends*

1. En cas de différend entre elles quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes tenteront en premier lieu de le régler par voie de négociation.

2. Si elles ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, les Parties contractantes pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme choisi par elles à l'amiable; sinon, le différend sera, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, soumis à la décision d'un tribunal de trois arbitres constitué de la manière suivante:

a) Dans les 30 jours suivant la réception de la demande d'arbitrage, chacune des Parties contractantes désignera un arbitre. Dans les 60 jours suivant la désignation du deuxième arbitre, les deux arbitres désigneront d'un commun accord un troisième arbitre, ressortissant d'un État qui puisse être considéré comme neutre dans le différend et qui agira en qualité de président du tribunal;

b) Si l'une ou l'autre des désignations n'a pas été effectuée dans les délais indiqués ci-dessus, l'une ou l'autre Partie contractante pourra prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder dans les 30 jours à la désignation nécessaire. Si le Président estime être ressortissant d'un État qui ne saurait être considéré comme neutre dans le différend, le Vice-Président ayant le plus d'ancienneté et qui ne peut être récusé à ce titre procédera à la désignation.

3. Sous réserve des dispositions ci-après du présent article ou à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, le tribunal arbitral déterminera l'étendue de sa compétence et arrêtera lui-même sa procédure. Sur instruction du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence sera réunie dans les 30 jours à compter de la constitution du tribunal afin de déterminer précisément les questions à soumettre à l'arbitrage et les procédures précises à suivre.

4. À moins que les Parties n'en soient convenues autrement ou que le tribunal n'ordonne qu'il en soit autrement, chaque Partie contractante déposera un mémoire dans un délai de 45 jours à compter de la date de la constitution du tribunal. Les répliques devront avoir été déposées 60 jours plus tard. À la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, ou de sa propre initiative, le tribunal tiendra audience dans les 30 jours suivant la date du dépôt obligatoire des répliques.

5. Le tribunal s'efforcera de rendre une sentence écrite dans les trente (30) jours suivant la clôture de l'audience ou, en l'absence d'audience, dans les 30 jours suivant le dépôt de la deuxième réplique. La décision du tribunal sera prise à la majorité.

6. Chaque Partie contractante pourra présenter une demande d'éclaircissement en ce qui concerne la sentence dans un délai de 15 jours à compter de la date de sa réception, et les éclaircissements seront fournis dans les 15 jours à compter de la demande à cet effet.

7. La sentence du tribunal aura force exécutoire pour les Parties contractantes.

8. Chaque Partie contractante prendra à sa charge les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres dépenses du tribunal sont divisées en parts égales entre les Parties contractantes, y compris toute dépense encourue par le Président ou le Vice-Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour l'exécution des démarches prévues à l'alinéa b du paragraphe 2 du présent article.

*Article 18. Amendement*

Les amendements éventuels au présent Accord convenus par les Parties contractantes entreront en vigueur selon les mêmes principes que l'Accord en vertu de l'Article 21.

*Article 19. Dénonciation*

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. L'Accord prendra alors fin à minuit (heure locale du lieu de réception de la notification) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par ladite autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

*Article 20. Enregistrement auprès de l'OACI*

Le présent Accord et tous les amendements qui y seraient apportés seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 21. Entrée en vigueur*

Le présent Accord entrera en vigueur le 1er jour du deuxième mois à partir de la date à laquelle les deux Parties contractantes se seront notifiées par écrit que les conditions nécessaires à son entrée en vigueur ont été remplies.

En foi de quoi, les soussignés, dûment habilités à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Vienne, le 2 octobre 1998, en langues anglaise et allemande, les deux textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement fédéral d'Autriche:

BENITA FERRERO-WALDNER

Pour le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong-Kong

de la République populaire de Chine:

STEPHEN IP

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

**Première partie**

Routes à desservir par la ou les entreprises désignées par la Région administrative spéciale de Hong-Kong:

Région administrative spéciale de Hong-Kong -- points intermédiaires- - points situés en Autriche -- points au-delà.

**Notes:**

1. La ou les entreprises désignées par la Région administrative spéciale de Hong-Kong pourront lors de tout vol omettre de faire escale en tout point des routes ci-dessus et desservir les points intermédiaires, les points en Autriche et les points au-delà, dans n'importe quel ordre, à condition que les services convenus sur ces routes aient leur départ à la Région administrative spéciale de Hong-Kong.

2. Aucun trafic ne pourra être embarqué en un point intermédiaire ou au-delà pour être débarqué en Autriche ou inversement, sauf lorsque les autorités aéronautiques des Parties contractantes en seront convenues autrement.

3. Aucun point situé en Chine continentale ne pourra être desservi en tant que point intermédiaire ou au-delà.

**Deuxième partie**

Routes à desservir par la ou les entreprises désignées par l'Autriche:

Points en Autriche -- points intermédiaires -- Région administrative spéciale de Hong-Kong -- points au-delà.

**Notes:**

1. La ou les entreprises désignées par l'Autriche pourront lors de tout vol omettre de faire escale en n'importe quel point des routes ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre les points en Autriche, les points intermédiaires et les points au-delà, à condition que les services convenus sur ces routes aient leur départ en Autriche.

2. Aucun trafic ne pourra être embarqué en un point intermédiaire ou au-delà pour être débarqué à la Région administrative spéciale de Hong-Kong ou inversement, sauf lorsque les autorités compétentes des Parties contractantes en seront convenues autrement.

3. Aucun point situé en Chine continentale ne pourra être desservi en tant que point intermédiaire ou au-delà.

