

**No. 41605**

---

**Austria  
and  
Georgia**

**Air Transport Agreement between the Austrian Federal Government and the  
Government of Georgia (with annex). Vienna, 15 December 1997**

**Entry into force:** *1 October 2001 by notification, in accordance with article 19*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Austria, 15 July 2005*

---

**Autriche  
et  
Géorgie**

**Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement fédéral autrichien et le  
Gouvernement de la Géorgie (avec annexe). Vienne, 15 décembre 1997**

**Entrée en vigueur :** *1er octobre 2001 par notification, conformément à l'article 19*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Autriche, 15 juillet 2005*

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

## AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT AND THE GOVERNMENT OF GEORGIA

The Austrian Federal Government and the Government of Georgia, hereinafter called in this Agreement the "Contracting Parties",

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

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

Have agreed as follows:

### *Article 1. Definitions*

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

(a) The term "Contracting Party" means the Austrian Federal Government on the one hand and the Government of Georgia on the other;

(b) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago, on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof insofar as these have become effective for both Contracting Parties;

(c) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Austrian Federal Government the Federal Minister for Science and Transport, in the case of the Government of Georgia the Ministry of Transport, the Air Transport Department, or, in both cases, any other authority legally empowered to perform the functions exercised now by the said authorities;

(d) the term "territory" in relation to a state means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of that State;

(e) the term "air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo;

(f) the term "international air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State;

(g) the term "airline" means any air transport enterprise offering or operating an international air service;

(h) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of the present Agreement;

(i) the term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail;

(j) the term "capacity" means:

- (i) in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on a route or section of a route;
  - (ii) in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or a section of a route;
- (k) the term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement.

### *Article 2. Traffic Rights*

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

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

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

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

### *Article 3. Designation and Necessary Authorizations*

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

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

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

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

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

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

#### *Article 4. Suspension and Revocation*

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

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

(b) in the case of failure by said airline(s) to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or

(c) in case the airline(s) otherwise fail(s) to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

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

#### *Article 5. Capacity Regulations*

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

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

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

(3) The agreed services provided by the designated airline(s) of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the

specified routes and shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline(s) and the countries of ultimate destination of the traffic.

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

(a) traffic requirements between the country of origin and the countries of destination;

(b) traffic requirements of the area through which the airline(s) pass(es), after taking account of local and regional services established by airlines of the States comprising the area; and

(c) the requirements of through-airline operations.

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

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

#### *Article 6. Recognition of Certificates and Licences*

(1) Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services, provided that the requirements under which such certificates or licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established from time to time pursuant to the Convention.

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

#### *Article 7. Exemption from Customs and Other Duties*

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

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

(a) aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of said Contracting Party, and for use on board the aircraft engaged on a specified route of the other Contracting Party;

(b) spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on a specified route by the designated airline(s) of the other Contracting Party:

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

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

(3) The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

#### *Article 8. Taxation*

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

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

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

#### *Article 9. Direct Transit Traffic*

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

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

*Article 10. Aviation Security*

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

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

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

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

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

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

*Article 11. Transport Tariffs*

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

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

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

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

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

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

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

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

*Article 12. Transfer of Net Revenues*

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

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



*Article 13. Representation, Ticketing and Sales Promotion*

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

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

*Article 14. Provision of Statistics*

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

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

*Article 15. Consultations and Modifications*

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

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

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

*Article 16. Settlement of Disputes*

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tri-

bunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by one Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In any case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral body.

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

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

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

#### *Article 17. Termination*

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

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

#### *Article 18. Registration*

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

#### *Article 19. Entry into Force*

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month, following the date on which the two Contracting Parties have notified each other by an exchange of

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

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

Done in duplicate at Vienna this 15 day of December 1997 in the English language.

For the Austrian Federal Government:

ROHAN M. P.

For the Government of Georgia:

MIKELADZE M. P.

ANNEX

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

Points of departure:

Points of arrival:

Points in Austria

Points in Georgia

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

Points of departure:

Points of arrival:

Points in Georgia

Points in Austria

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

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

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL AUTRICHIEN ET LE GOUVERNEMENT DE LA GÉORGIE

Le Gouvernement fédéral d'Autriche et le Gouvernement de la Géorgie, ci-après dénommés dans le présent Accord les "Parties contractantes",

Étant Parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Désirant conclure un accord complémentaire à ladite Convention en vue d'établir des services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit:

*Article premier. Définitions*

Aux fins du présent Accord, à moins que le contexte requière une autre interprétation:

a) l'expression "Partie contractante" désigne le Gouvernement fédéral d'Autriche, d'une part, et le Gouvernement de Géorgie, d'autre part;

b) le terme "Convention" désigne la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention, et tout amendement apporté aux Annexes ou à la Convention, conformément aux Articles 90 et 94 de celle-ci, pour autant que ces Annexes et amendements sont entrés en vigueur pour les deux Parties contractantes;

c) l'expression "autorités aéronautiques" signifie; dans le cas du Gouvernement fédéral d'Autriche, du Ministre des Sciences et des Transports et, dans le cas du Gouvernement de la Géorgie, du Ministre des Transports, Département des Transports aériens, ou, dans les deux cas, de toute autre autorité ou personne habilitée légalement à exercer les fonctions exercées actuellement par lesdites autorités;

d) le terme "territoire" s'entend, en ce qui concerne un État, des zones terrestres et des eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté de cet État;

e) l'expression "service aérien" désigne tout service aérien régulier, effectué par des aéronefs pour le transport public de passagers, de courrier ou de fret;

f) l'expression "service aérien international" désigne un service aérien qui traverse l'espace aérien au-dessus du territoire de plus d'un État;

g) l'expression "entreprise de transport aérien" désigne toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international;

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

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

j) le terme "capacité" s'entend:

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

k) l'expression "présent Accord" englobe l'Annexe de celui-ci ainsi que tous amendements à ladite Annexe ou au présent Accord.

### *Article 2. Droits de trafic*

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

- a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
- b) le droit de faire sur son territoire des escales non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord en vue de l'établissement de services aériens internationaux réguliers sur les routes indiquées en annexe. De tels services et routes sont respectivement dénommés ci-après "les services convenus" et "les routes indiquées". Dans le cadre de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par chaque Partie contractante bénéficie(nt), en plus des droits énoncés au paragraphe 1 du présent article, du droit de faire des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points spécifiés pour cette route dans le tableau des routes, dans le but d'embarquer ou de débarquer des passagers et du fret, y compris du courrier.

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

### *Article 3. Désignation et autorisations nécessaires*

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien chargées d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées.

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

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

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

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

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

#### *Article 4. Suspension et annulation*

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

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

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

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

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

#### *Article 5. Réglementation de la capacité*

La capacité à assurer l'exploitation sur les services aériens réguliers convenus est soumise aux conditions suivantes:

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

2. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante doit(doivent), en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts de l'entreprise (des entreprises) de l'autre Partie contractante, afin de ne pas porter indûment préjudice aux services assurés par celle(s)-ci sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus assurés par l'entreprise désignée (les entreprises désignées) des Parties contractantes doivent être en rapport étroit avec les besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et ont pour principal objectif la mise en oeuvre d'une capacité suffisante pour répondre aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles en matière de transport de passagers, de fret et de courrier entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise (les entreprises) et les pays de destination finale du trafic.

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

- a) aux exigences du trafic entre le pays d'origine et les pays de destination;
- b) aux exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise (les entreprises), compte tenu des services locaux et régionaux établis par les entreprises des États constituant cette région; et
- c) aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

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

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

#### *Article 6. Reconnaissance des certificats et licences*

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

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

#### *Article 7. Exemption des droits de douane et autres droits*

1. Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de chacune des Parties contractantes ainsi que leur équipement habituel, les fournitures de carburant et lubrifiants et les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) sont exonérés de tout droit de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante,



à condition que cet équipement et ces approvisionnements restent à bord jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

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

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

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

c) le carburant et les lubrifiants destinés à l'approvisionnement d'aéronefs exploités sur une route indiquée par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante, même s'ils sont utilisés sur la partie du trajet effectué au-dessus du territoire de l'autre Partie contractante où ils ont été embarqués.

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

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

#### *Article 8. Taxation*

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

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

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

#### *Article 9. Transit direct*

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

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

*Article 10. Sécurité aérienne*

1. Conformément à leurs droits et à leurs obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment leur obligation mutuelle de protéger la sécurité de l'aviation civile contre des actes d'intervention illégale. Sans qu'il en résulte une limitation de leurs droits et obligations de caractère général en vertu du droit international, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions, notamment 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, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, ou de toutes autres conventions relatives à la sécurité aérienne auxquelles les deux Parties adhéreraient.

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

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

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

5. En cas d'incident ou de menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef civil, ou de tout autre acte illicite à l'encontre de la sécurité de tels aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractan-

tes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et sans danger audit incident ou à ladite menace.

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

#### *Article 11. Tarif du transport*

1. Les tarifs que l'entreprise (les entreprises) d'une Partie contractante appliquera (appliqueront) pour le transport à destination ou à partir du territoire de l'autre Partie contractante sont fixés à des niveaux raisonnables, compte tenu de tous les facteurs pertinents, y compris les frais d'exploitation, une marge de bénéfice raisonnable et les caractéristiques du service, telles que les normes de vitesse et de confort.

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

3. Des accords conformes aux dispositions du paragraphe 1 du présent article peuvent, si possible, être conclus en utilisant le mécanisme de fixation des tarifs de l'Association du transport aérien international.

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

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

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

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

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

*Article 12. Transfert de recettes nettes*

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

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

*Article 13. Représentations, Établissement de documents de transport et promotion*

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de chaque Partie contractante a (ont) une égale faculté d'embaucher, sous réserve des lois et réglementations de l'autre Partie contractante, le personnel technique et commercial nécessaire pour assurer les services convenus sur les routes indiquées et pour ouvrir et gérer des agences sur le territoire de l'autre Partie contractante.

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

*Article 14. Communicaton de statistiques*

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

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

*Article 15. Consultations et modifications*

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

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

convenues sont approuvées par chaque Partie contractante conformément à leurs procédures constitutionnelles.

3. Les modifications à l'Annexe sont convenues entre les autorités compétentes des Parties contractantes.

#### *Article 16. Règlement des différends*

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

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

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

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

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

#### *Article 17. Dénonciation*

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

2. En pareil cas, le présent Accord prend fin douze (12) mois après la date à laquelle l'autre Partie contractante a reçu la notification, à moins que celle-ci soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de

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

*Article 18. Enregistrement*

Le présent Accord et toute modification qui y est apportée sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies.

*Article 19. Entrée en vigueur*

Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit la date à laquelle les deux Parties contractantes se sont notifiées par échange de notes diplomatiques que les formalités nécessaires à son entrée en vigueur, conformément à leurs procédures constitutionnelles respectives, sont achevées.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Vienne, le 15 décembre 1997 en langue anglaise.

Pour le Gouvernement fédéral d'Autriche:

ROHAN

Pour le Gouvernement de Géorgie:

MIKELADZE

ANNEXE

A. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par le Gouvernement fédéral d'Autriche a(ont) le droit d'exploiter des services aériens réguliers dans les deux sens sur les routes indiquées ci-dessous:

Point de départ :

Points en Autriche

Points d'arrivée :

Points en Géorgie

B. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par le Gouvernement de Géorgie a(ont) le droit d'exploiter des services aériens réguliers dans les deux sens sur les routes indiquées ci-dessous:

Point de départ :

Points en Géorgie

Points d'arrivée :

Points en Autriche

C. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par chacune des Parties contractantes peut (peuvent) desservir des points intermédiaires et des points situés au-delà sans exercer de droits de trafic de cinquième liberté.

L'exercice éventuel des droits de cinquième liberté peut être autorisé en vertu d'un accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

