ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO FEDERAL DA ÁUSTRIA

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo Federal da Áustria
(doravante referidos como "Partes Contratantes"),

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago, no dia 7 de dezembro de 1944;

Desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional;

Desejando concluir um Acordo com o propósito de estabelecer serviços aéreos entre seus respectivos territórios e além,

Acordaram o seguinte:

ARTIGO 1
Definições

Para os fins deste Acordo, a menos que estabelecido de outra maneira:

a) o termo "autoridades aeronáuticas" significa, no caso do Governo da República Federativa do Brasil, o Ministro da Aeronáutica, e, no caso do Governo Federal da Áustria, o Ministro para a Economia Pública e Transporte ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou órgão autorizado a executar quaisquer funções no presente exercidas pelas autoridades acima mencionadas;

b) o termo "Acordo" significa este Acordo, seu Anexo e quaisquer emendas ao Acordo ou ao Anexo;

c) o termo "serviços acordados" significa serviços aéreos nas rotas especificadas para o transporte de passageiros, carga e mala postal, separadamente ou em combinação;

j) o termo "tarifa aeronáutica" significa o preço cobrado às empresas aéreas pelo fornecimento de instalações e serviços aeroportuários, de navegação aérea ou de segurança de aviação;

k) o termo "capacidade" significa:

i) em relação a uma aeronave, o espaço útil daquela aeronave disponível em uma rota ou seção de uma rota;

ii) em relação a um serviço aéreo especificado, a capacidade da aeronave utilizada em tal serviço, multiplicada pela freqüência com que a mesma aeronave é operada, num dado período, em uma rota ou seção de uma rota.

ARTIGO 2

Concessão de Direitos

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os direitos a seguir especificados neste Acordo, a fim de operar serviços aéreos internacionais numa rota especificada. Enquanto estiver operando um serviço acordado numa rota especificada, a empresa aérea designada de cada Parte Contratante gozará:

a) do direito de sobrevoar sem pouso o território da outra Parte Contratante;

b) do direito de pousar no referido território, para fins não-comerciais;

c) do direito de embarcar e desembarcar no referido território, nos pontos das rotas especificadas, passageiros, bagagens, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, destinados a ou originados em pontos no território da outra Parte Contratante;

d) do direito de embarcar e desembarcar nos territórios de terceiros países, nos pontos das rotas especificadas, passageiros, bagagens, carga e mala postal, separadamente ou em combinação, destinados a ou originados em pontos no território da outra Parte Contratante.

2. Nenhum dispositivo do parágrafo 1 deste artigo será considerado como concessão a uma empresa aérea designada de uma Parte Contratante do direito de embarcar, no território da outra Parte Contratante, passageiros, bagagens, carga e mala postal, transportados mediante pagamento ou retribuição e destinados a outro ponto no território daquela Parte Contratante.

3. O exercício do direito contido no parágrafo 1, letra (d), deste artigo, estará sujeito às disposições do Anexo a este Acordo.

ARTIGO 3
Designação e Autorização

1. Cada Parte Contratante terá o direito, por notificação escrita à outra Parte Contratante pelos canais diplomáticos, de designar uma empresa aérea ou empresas aéreas para operar os serviços acordados.

2. Ao receber tal notificação, as autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante concederão, sem demora, à(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) pela outra Parte Contratante a autorização operacional apropriada, sujeita às condições do presente artigo.

3. Cada Parte Contratante terá o direito de recusar-se a conceder a autorização operacional referida no parágrafo 2 deste artigo, ou de conceder essa autorização sob condições que sejam consideradas necessárias para o exercício, por uma empresa aérea designada, dos direitos especificados no artigo 2 deste Acordo, no caso em que não esteja convencida de que parte substancial da propriedade e o controle efetivo daquela empresa pertençam à Parte Contratante que a designou ou a seus nacionais ou a ambos.

4. As autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante podem exigir que a(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) pela outra Parte Contratante demonstre(m) que está(ão) habilitada(s) para atender às condições determinadas segundo as leis e os regulamentos normal e razoavelmente aplicados às operações de serviços aéreos internacionais por tais autoridades.

5. Quando uma empresa aérea tiver sido designada e autorizada, ela pode iniciar a operação dos serviços acordados, desde que cumpra os dispositivos aplicáveis deste Acordo.

ARTIGO 4

Revogação ou Suspensão de Autorização

1. As autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante terão o direito de revogar ou suspender uma autorização operacional, para o exercício dos direitos especificados no artigo 2 deste Acordo por uma empresa aérea designada pela outra Parte Contratante, ou impor condições que sejam consideradas necessárias para o exercício desses direitos:

a) caso tal empresa aérea deixe de cumprir as leis e os regulamentos daquela Parte Contratante;

b) caso aquelas autoridades não estejam convencidas de que uma parte substancial da propriedade e o controle efetivo da empresa aérea pertençam à Parte Contratante que a designou ou a seus nacionais ou a ambos; e

c) caso a empresa aérea deixe de operar conforme as condições estabelecidas segundo este Acordo.

2. A menos que seja essencial a imediata revogação ou suspensão da autorização operacional mencionada no parágrafo 1 deste artigo ou a imposição de condições, para prevenir violações posteriores de leis ou regulamentos, tal direito será exercido somente após consulta à outra Parte Contratante.

ARTIGO 5

Aplicação de Leis e Regulamentos

1. As leis e os regulamentos de uma Parte Contratante, relativos ao ingresso ou à saída de seu território de aeronaves engajadas na navegação aérea internacional ou à operação e navegação de tais aeronaves enquanto em seu território, serão aplicados às aeronaves da(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) pela outra Parte Contratante sem distinção quanto à nacionalidade e serão cumpridos por tais aeronaves na entrada, na saída ou durante sua permanência no território da primeira Parte Contratante.

2. As leis e os regulamentos de uma Parte Contratante, relativos ao ingresso ou à saída de seu território de passageiros, tripulações, carga e mala postal, tais como regulamentos sobre entrada, liberação, imigração, passaportes, alfândega e quarentena, serão cumpridos pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) pela outra Parte Contratante ou cumpridos em nome de tais passageiros e tripulantes e serão aplicados à carga e à mala postal na entrada, na saída ou durante sua permanência no território da primeira Parte Contratante.

3. Na aplicação das leis e dos regulamentos referidos neste artigo à(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) da outra Parte Contratante, uma Parte Contratante não dará tratamento mais favorável à(s) própria(s) empresa(s) aérea(s).

ARTIGO 6

Reconhecimento de Certificados e Licenças

Certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte Contratante e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para os objetivos de operação dos serviços acordados nas rotas especificadas, desde que tais certificados ou licenças sejam emitidos ou convalidados mediante e em conformidade com os padrões estabelecidos segundo a Convenção. Cada Parte Contratante, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para sobrevôo de seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidos aos próprios nacionais pela outra Parte Contratante ou por outro Estado.

ARTIGO 7

Segurança de Aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes Contratantes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes Contratantes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada na Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão aos Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971.

2. As Partes Contratantes fornecerão, mediante solicitação, toda a assistência mútua necessária, para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes Contratantes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização de Aviação Civil Internacional e denominadas Anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, na medida em que tais disposições sobre segurança sejam aplicáveis às Partes; e exigirão que os operadores de aeronaves por elas matriculados, os operadores de aeronaves que tenham sua sede comercial principal ou residência permanente em seu território e os operadores de aeroportos situados em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre a segurança da aviação.

4. Cada Parte Contratante concorda em exigir que tais operadores de aeronaves observem as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 acima e requeridas pela outra Parte Contratante para entrada, saída, ou permanência no território dessa Parte Contratante. Cada Parte Contratante assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger as aeronaves e inspecionar os passageiros, as tripulações, as bagagens de mão, as bagagens, a carga e as provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte Contratante examinará, também, de modo favorável, toda solicitação da outra Parte Contratante, com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

5. Quando da ocorrência de um incidente, ou de ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronaves civis, ou outros atos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes Contratantes assistir-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

6. Caso uma Parte Contratante deixe de cumprir as disposições sobre segurança da aviação contidas neste artigo, as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante podem solicitar consultas imediatas às autoridades aeronáuticas daquela Parte Contratante.

ARTIGO 8
Isenção de Direitos e Taxas

1. Cada Parte Contratante isentará, na base da reciprocidade, a(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) da outra Parte Contratante, na maior extensão possível, segundo sua legislação nacional, de restrições a importação, direitos alfandegários, despesas de inspeção e outros

gravames semelhantes e encargos sobre aeronaves, combustíveis, óleos lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, partes sobressalentes incluindo motores, equipamentos comuns de aeronaves, mantimentos para aeronaves (incluindo bebidas, fumo e outros produtos destinados à venda para passageiros em quantidades limitadas durante o vôo) e outros itens destinados ao uso ou usados apenas em conexão com a operação ou atendimento das aeronaves da(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) da outra Parte Contratante operando os serviços acordados, como também estoques de bilhetes impressos, conhecimentos aéreos, qualquer material impresso que leve gravada a insígnia da(s) empresa(s) e material comum de publicidade distribuído sem cobrança pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s).

2. As isenções concedidas segundo este artigo serão aplicadas aos itens citados no parágrafo 1 deste artigo, quando:

a) introduzidos no território de uma Parte Contratante por ou em nome da(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) da outra Parte Contratante;

b) mantidos a bordo das aeronaves da(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) de uma Parte Contratante, desde a chegada até a saída do território da outra Parte Contratante;

c) introduzidos a bordo das aeronaves da(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) de uma Parte Contratante no território da outra Parte Contratante e destinados ao uso na operação dos serviços acordados;

sejam ou não tais itens usados ou consumidos totalmente dentro do território da Parte Contratante que concedeu a isenção, desde que tais itens não sejam alienados e/ou vendidos no território da referida Parte Contratante.

3. O equipamento normal das aeronaves, como também o material e o suprimento normalmente mantido a bordo das aeronaves da(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) de qualquer Parte Contratante poderá ser desembarcado no território da outra Parte Contratante, somente com a aprovação das autoridades alfandegárias daquele território. Em tal caso, poderão ser colocados sob supervisão das mencionadas autoridades, até que sejam reexportados ou alienados, de conformidade com os regulamentos alfandegários.

ARTIGO 9

Operação dos Serviços Acordados

1. Haverá oportunidade justa e igual para as empresas aéreas designadas das Partes Contratantes operarem os serviços acordados nas rotas especificadas.

2. Na operação dos serviços acordados, a(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante levará(ão) em conta os interesses da(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) da outra Parte Contratante, a fim de não afetar indevidamente os serviços proporcionados pela última em toda ou em parte das mesmas rotas.

3. Os serviços acordados proporcionados pelas empresas aéreas das Partes Contratantes terão como característica uma relação estrita com as necessidades do público para o transporte nas rotas especificadas e terão como objetivo primário a provisão, em níveis razoáveis de aproveitamento, de capacidade adequada para atender às necessidades atuais e às razoavelmente previsíveis para o transporte de passageiros e carga, incluindo mala postal, originados em ou destinados ao território da Parte Contratante que tenha designado a empresa aérea. A provisão para o transporte de passageiros e carga, incluindo mala postal, embarcados e desembarcados em pontos outros nas rotas especificadas que não no território da Parte Contratante que designou a empresa aérea, será determinada de conformidade com os princípios gerais de que a capacidade será relacionada com:

a) a demanda de tráfego de e para o território da Parte Contratante que tenha designado a empresa aérea;

b) a demanda de tráfego da região através da qual passa o serviço acordado, levando em conta outros serviços aéreos locais e regionais;

c) os requisitos de operação direta da empresa aérea.

4. A capacidade a ser proporcionada nas rotas especificadas será a que for determinada, de tempos em tempos, conjuntamente pelas autoridades competentes.

ARTIGO 10

Tráfego em Trânsito Direto

1. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto através do território de uma Parte Contratante, e que não saiam da área do aeroporto reservada com tal propósito, estarão sujeitos apenas a um controle simplificado, exceto quanto a medidas de segurança contra a interferência ilícita, violência e contrabando de drogas controladas.

2. Bagagem, carga e mala postal em trânsito direto estarão isentos de direitos alfandegários e outros impostos similares.

ARTIGO 11

Tarifas

1. As tarifas a serem aplicadas para o transporte nos serviços acordados entre os territórios das Partes Contratantes serão estabelecidas em níveis razoáveis, levando-se em consideração todos os fatores pertinentes, inclusive o interesse dos usuários, o custo de operação, lucro razoável, características do serviço e, quando adequado, as tarifas cobradas por outras empresas aéreas operando em toda ou em parte da mesma rota.

2. As tarifas mencionadas no parágrafo 1 deste artigo serão acordadas, se possível, entre as empresas aéreas designadas das Partes Contratantes. Salvo determinação em contrário na aplicação do parágrafo 4 deste artigo, cada empresa aérea designada será responsável somente perante suas autoridades aeronáuticas, pela justificativa e pelo caráter razoável das tarifas como tal acordadas.

3. As tarifas assim acordadas serão submetidas, para aprovação, às autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes, pelo menos 60 (sessenta) dias antes da data proposta para sua introdução. Em casos especiais, este prazo poderá ser reduzido, sujeito a acordo de tais autoridades. Ao receberem a apresentação de tarifas, as autoridades aeronáuticas examinarão essas tarifas sem atraso injustificado. Nenhuma tarifa entrará em vigor se as autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante não estiverem de acordo com ela. As autoridades aeronáuticas poderão comunicar às outras autoridades aeronáuticas da prorrogação da data de introdução de uma tarifa proposta.

4. Se uma tarifa não puder ser fixada em conformidade com as disposições do parágrafo 2 deste artigo, ou, se no período previsto no parágrafo 3 deste artigo, uma notificação de descontentamento tiver sido apresentada, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes se esforçarão para fixar a tarifa de comum acordo. Consultas entre as autoridades aeronáuticas serão realizadas, em conformidade com o artigo 15 deste Acordo.

5. Se as autoridades aeronáuticas não puderem chegar a um acordo a respeito da tarifa que lhes tenha sido submetida, nos termos do parágrafo 3 deste artigo, nem sobre a fixação de qualquer tarifa, nos termos do parágrafo 4 deste artigo, a divergência será solucionada, em conformidade com as disposições do artigo 17 deste Acordo.

6. a) Nenhuma tarifa vigorará se as autoridades aeronáuticas de qualquer uma das Partes Contratantes estiverem em desacordo com a mesma, salvo sob as disposições previstas no parágrafo 4 do artigo 17 deste Acordo.

b) Quando as tarifas tiverem sido estabelecidas conforme as disposições do presente artigo, essas tarifas permanecerão em vigor até que novas tarifas sejam estabelecidas, nos termos das disposições deste artigo ou do artigo 17 deste Acordo.

7. Se as autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes não estiverem de acordo com uma tarifa fixada, as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante serão notificadas e as empresas aéreas designadas procurarão, se necessário, chegar a um entendimento. Se, no prazo de 90 (noventa) dias a contar da data do recebimento da notificação, uma nova tarifa não puder ser fixada, em conformidade com as disposições previstas nos parágrafos 2 e 3 deste artigo, os procedimentos indicados nos parágrafos 4 e 5 deste artigo serão aplicados.

8. As autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes se esforçarão para assegurar que:

a) as tarifas cobradas e recebidas correspondam às tarifas acordadas por ambas as autoridades aeronáuticas; e

b) nenhuma empresa aérea conceda abatimento sobre tais tarifas de nenhuma forma.

ARTIGO 12
Atividades Comerciais

1. A(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) de uma Parte Contratante deverá(ão) ter igual oportunidade de, sujeita(s) às leis e aos regulamentos da outra Parte Contratante sobre entrada, residência e emprego, trazer e manter no território da outra Parte Contratante, pessoal executivo, de vendas, técnico, operacional e outros especialistas necessários à operação dos serviços acordados.

2. A(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante deverá(ão) ter também igual oportunidade, com base na reciprocidade, para comercializar o transporte aéreo no território da outra Parte Contratante e em sua moeda corrente ou, sujeita(s) às leis e aos regulamentos nacionais da outra Parte Contratante, em moedas livremente conversíveis de outros países. As empresas deverão também ter igual oportunidade para fazer publicidade e promover vendas no território da outra Parte Contratante.

ARTIGO 13

Conversão e Remessa de Receitas

1. A(s) empresa(s) aérea(s) de uma Parte Contratante terá(ão) o direito de converter e remeter para seu país, a pedido, receitas locais excedentes às somas locais desembolsadas.

2. A conversão e a remessa de tais receitas serão permitidas sem restrição nem demora, em moeda livremente conversível à taxa de câmbio aplicável a essas transações e que esteja em vigor na época em que tais receitas forem apresentadas para conversão e remessa, e não estarão sujeitas a quaisquer encargos, exceto os normalmente cobrados pelos bancos na execução de tais conversões e remessas.

ARTIGO 14

Tarifas Aeronáuticas

1. Uma Parte Contratante não cobrará ou permitirá que sejam cobradas da(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) da outra Parte Contratante tarifas aeronáuticas superiores às cobradas às suas próprias empresas aéreas, que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.

2. Cada Parte Contratante encorajará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre suas autoridades competentes e as empresas aéreas que se utilizam dos serviços e das facilidades proporcionadas por aquelas autoridades, quando factível por intermédio das organizações representativas das empresas aéreas. Propostas de alteração nas tarifas aeronáuticas deverão ser comunicadas a tais usuários com razoável antecedência, para permitir-lhes expressar seus pontos de vista antes que as alterações sejam feitas. Cada Parte Contratante, além disso, encorajará suas autoridades competentes e usuários a trocarem informações relativas às tarifas aeronáuticas.

ARTIGO 15

Consultas

1. Em espírito de estreita cooperação, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes farão consultas entre si, periodicamente, com o objetivo de assegurar a implementação e o cumprimento satisfatório das provisões deste Acordo, ou para discutir qualquer problema relacionado com este.

2. Tais consultas começarão dentro de um período de 60 (sessenta) dias da data de recebimento de tal solicitação, exceto se acordado diferentemente pelas Partes Contratantes.

ARTIGO 16

Emendas

1. Qualquer emenda ou modificação deste Acordo estabelecida pelas Partes Contratantes entrará em vigor em data a ser determinada em troca de Notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram concluídos por ambas as Partes Contratantes.

2. Qualquer emenda ou modificação do Anexo a este Acordo será acertada entre as autoridades aeronáuticas, e entrará em vigor quando confirmada por troca de Notas diplomáticas.

ARTIGO 17

Solução de Controvérsias

1. Se qualquer divergência surgir entre as Partes Contratantes com relação à interpretação ou à aplicação deste Acordo, as Partes Contratantes envidarão, em primeiro lugar, esforços para solucioná-la mediante negociação. Se as Partes Contratantes não obtiverem, por negociação, uma solução para a divergência, elas poderão concordar em submetê-la à decisão de alguma pessoa ou organismo. Se as Partes Contratantes não concordarem com tal procedimento, a disputa será, por solicitação de qualquer das Partes Contratantes, submetida a arbitragem, em conformidade com os procedimentos abaixo.

2. A arbitragem será efetuada por um tribunal de três árbitros a ser, assim, constituído:

a) dentro de 30 (trinta) dias após o recebimento da solicitação de arbitragem, cada Parte Contratante nomeará um árbitro. Dentro de 60 (sessenta) dias após esses dois árbitros terem sido nomeados, eles deverão, mediante acordo, designar um terceiro árbitro, que deverá atuar como presidente do tribunal arbitral;

b) se uma das Partes Contratantes deixar de nomear um árbitro, ou se o terceiro árbitro não for designado de acordo com o subparágrafo (a) deste parágrafo, uma das Partes Contratantes poderá solicitar ao presidente do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional para nomear o árbitro ou árbitros necessários, dentro de 30 (trinta) dias. Se o presidente for da mesma nacionalidade de uma das Partes Contratantes, o vice-presidente, hierarquicamente mais antigo, que não esteja desqualificado pelo mesmo motivo, fará a indicação.

3. Exceto quando acordado em contrário, o tribunal arbitral determinará os limites de sua jurisdição em consonância com este Acordo e estabelecerá seu próprio procedimento.

4. Cada Parte Contratante deverá, consoante com sua legislação nacional, acatar integralmente qualquer decisão ou sentença do tribunal arbitral.

5. As despesas do tribunal arbitral, incluindo encargos e despesas com os árbitros, serão compartilhadas igualmente pelas Partes Contratantes.

ARTIGO 18
Denúncia

Cada Parte Contratante poderá, a qualquer momento, após a entrada em vigor deste Acordo, notificar à outra Parte Contratante, por escrito, por meio dos canais diplomáticos, sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será feita simultaneamente à Organização de Aviação Civil Internacional e, se a outra Parte Contratante julgar necessário, ao Secretariado das Nações Unidas. O Acordo deixará de viger 1 (um) ano após a data do recebimento da notificação pela outra Parte Contratante, a menos que seja retirada, de comum acordo, antes de expirar esse período. Se o recebimento da notificação não for acusado pela outra Parte Contratante, essa notificação será considerada recebida 14 (catorze) dias após seu recebimento pela Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 19
Registro na OACI

Este Acordo e qualquer emenda a ele serão registrados na Organização de Aviação Civil Internacional e, se a outra Parte Contratante julgar necessário, junto ao Secretariado das Nações Unidas.

ARTIGO 20
Entrada em Vigor

Este Acordo entrará em vigor no dia primeiro do segundo mês seguinte à data na qual as duas Partes Contratantes hajam sido informadas, por meio de troca de Notas diplomáticas, de que as respectivas exigências constitucionais, para sua entrada em vigor, foram cumpridas.

Em testemunho do que, os abaixo-assinados, devidamente autorizados por seus respectivos Governos, assinam o presente Acordo.

Feito em Viena, aos 16 dias do mês de julho de 1993, nos idiomas português, alemão e inglês, sendo todos os textos igualmente autênticos. Em caso de qualquer divergência de interpretação, prevalecerá o texto em inglês.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA
FEDERATIVA DO BRASIL
Thereza Maria Machado Quintella
Embaixadora Extraordinária e
Plenipotenciária junto ao
Governo Federal da Áustria

PELO GOVERNO FEDERAL
DA ÁUSTRIA
Embaixador Wolfgang Wolte
Chefe do Departamento de
Política Econômica e de
Integração do Ministério
Federal dos Negócios
Estrangeiros

A N E X O

QUADRO DE ROTAS

Seção 1

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) pelo Governo Federal da Áustria:

Pontos na Áustria - Pontos intermediários - Rio de Janeiro e São Paulo - Pontos além.

Seção 2

Rotas a serem operadas pela(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) pela República Federativa do Brasil:

Pontos no Brasil - Pontos intermediários - Pontos na Áustria - Pontos além.

Notas:

1. Os pontos a serem servidos nas rotas acima especificadas deverão ser determinados de comum acordo pelas autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes.

2. A(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) pela Áustria poderá(ão), em qualquer ou em todos os vôos, omitir escalas constantes das rotas acima especificadas e poderá(ão) servi-las em qualquer ordem, desde que os serviços acordados nessas rotas comecem em pontos na Áustria.

3. A(s) empresa(s) aérea(s) designada(s) pela República Federativa do Brasil poderá(ão), em qualquer ou em todos os vôos, omitir escalas constantes das rotas acima especificadas e poderá(ão) servi-las em qualquer ordem, desde que os serviços acordados nessas rotas comecem em pontos no Brasil.

4. Cada empresa aérea apresentará seus horários, para aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, pelo menos 45 (quarenta e cinco) dias antes da data proposta para sua entrada em vigor.

LUFTVERKEHRSABKOMMEN

ZWISCHEN

DER REGIERUNG DER

FÖDERATIVEN REPUBLIK BRASILIEN

UND DER

ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG

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

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

Vom Wunsche geleitet, einen Beitrag zum Fortschritt der Internationalen Zivilluftfahrt zu leisten,

Vom Wunsche geleitet, ein Abkommen zum Zweck der Einrichtung von Fluglinien zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus abzuschließen,

Haben folgendes vereinbart:

ARTIKEL 1

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Abkommens, sofern sich im Zusammenhang nichts anderes ergibt:

a) bedeutet der Ausdruck "Luftfahrtbehörden" im Falle Brasiliens den Minister für Luftfahrt, und im Falle der Österreichischen Bundesregierung den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, oder in beiden Fällen jede Person oder Körperschaft, die zur Wahrnehmung der gegenwärtig von den vorgenannten Behörden ausgeübten Funktionen befugt ist;

b) bedeutet der Ausdruck "dieses Abkommen" das vorliegende Abkommen, den Anhang hiezu sowie alle Änderungen des Abkommens und seines Anhanges;

c) bedeutet der Ausdruck "vereinbarte Fluglinien" Fluglinien auf den festgelegten Flugstrecken für die Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post, gesondert oder gemeinsam;

d) haben die Ausdrücke "Fluglinien", "internationale Fluglinien", "Fluglinienunternehmen" und "nicht-gewerbliche Landung" jeweils die ihnen in Artikel 96 der Konvention gegebenen Bedeutungen;

e) bedeutet der Ausdruck "die Konvention" das am 7. Dezember 1944 in Chikago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt und schließt jeden gemäß Artikel 90 dieser Konvention angenommenen Anhang sowie Änderungen dieser Anhänge oder der Konvention gemäß deren Artikel 90 und 94 ein, sofern derartige Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien in Kraft getreten sind;

f) bedeutet der Ausdruck "namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen" ein Fluglinienunternehmen, das gemäß Artikel 3 des vorliegenden Abkommens namhaft gemacht und zugelassen wurde;

g) bedeutet der Ausdruck "festgelegte Flugstrecke" eine der im Anhang zu diesem Abkommen angeführten Flugstrecken;

h) hat der Ausdruck "Tarife" eine oder mehrere der folgenden Bedeutungen:

(i) den Preis, den ein Fluglinienunternehmen für die Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck auf Fluglinien einhebt sowie das Entgelt und die Bedingungen für Nebendienste der Beförderung;

(ii) den Satz, den ein Fluglinienunternehmen für die Beförderung von Fracht (ausgenommen Post) auf Fluglinien einhebt;

(iii) die Bedingungen für die Verfügbarkeit oder Anwendbarkeit eines solchen Preises oder eines solchen Satzes, einschließlich jeglicher damit verbundener Vorteile, sowie

(iv) den Provisionssatz, den ein Fluglinienunternehmen einem Vertreter bezüglich verkaufter Flugscheine oder von ihm ausgestellter Luftfrachtbriefe für die Beförderung auf Fluglinien bezahlt;

i) hat der Ausdruck "Hoheitsgebiet" in bezug auf einen Staat die ihm in Artikel 2 der Konvention gegebene Bedeutung;

j) bedeutet der Ausdruck "Benutzungsentgelt" ein Entgelt, das von Fluglinienunternehmen für die Bereitstellung von Flughafen-, Flugnavigations- und Flugsicherungseinrichtungen und -leistungen verlangt wird;

k) bedeutet der Ausdruck "Beförderungskapazität":

(i) in bezug auf ein Luftfahrzeug die diesem auf einer Flugstrecke oder einem Flugstreckenabschnitt zur Verfügung stehende Nutzlast;

(ii) in bezug auf eine festgelegte Fluglinie die Beförderungskapazität des auf dieser Fluglinie eingesetzten Luftfahrzeuges, multipliziert mit der von diesem Luftfahrzeug innerhalb eines gegebenen Zeitraumes auf einer Flugstrecke oder einem Flugstreckenabschnitt betriebenen Frequenz.

ARTIKEL 2

Gewährung von Verkehrsrechten

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zum Zwecke des Betriebs eines internationalen Fluglinienverkehrs auf einer festgelegten Flugstrecke die nachstehend in diesem Abkommmen angeführten Rechte. Beim Betrieb einer vereinbarten Fluglinie auf einer festgelegten Flugstrecke genießen das namhaft gemachte bzw. die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei folgende Rechte:

   a) das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;

   b) im genannten Hoheitsgebiet Landungen zu nicht-gewerblichen Zwecken durchzuführen;

   c) im genannten Hoheitsgebiet an den Punkten auf den festgelegten Flugstrecken Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post, gesondert oder gemeinsam, für Punkte im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei bestimmt oder von solchen kommend, aufzunehmen oder abzusetzen;

   d) in den Hoheitsgebieten dritter Länder an den Punkten auf den festgelegten Flugstrecken Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post, gesondert oder gemeinsam, für Punkte im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei bestimmt oder von solchen kommend, aufzunehmen oder abzusetzen.

2. Keine Bestimmung in Absatz 1 dieses Artikels ist so auszulegen, daß den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der einen Vertragspartei das Recht gewährt, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post, die für einen anderen Punkt im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind, zur entgeltlichen Beförderung aufzunehmen.

3. Die Ausübung des in Absatz 1 d) angeführten Rechtes unterliegt den Bestimmungen des Anhanges zu diesem Abkommen.

ARTIKEL 3

Namhaftmachung und Bewilligung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, der anderen Vertragspartei durch schriftliche Mitteilung auf diplomatischem Wege ein oder mehrere Fluglinienunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien namhaft zu machen.

2. Bei Erhalt einer derartigen Namhaftmachung haben die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei nach Maßgabe der Bestimmungen dieses Artikels den so durch die andere Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen die entsprechende Betriebsbewilligung unverzüglich zu erteilen.

3. Jede Vertragspartei hat das Recht, die Erteilung der in Absatz 2 dieses Artikels genannten Betriebsbewilligung zu verweigern oder diese Bewilligung unter von ihr für erforderlich erachteten Bedingungen für die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens angeführten Rechte durch die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen zu erteilen, falls ihr nicht nachgewiesen wird, daß die wesentlichen Eigentumsrechte und die tatsächtliche Kontrolle dieser Fluglinienunternehmen bei der Vertragspartei, die sie namhaft macht, oder ihren Staatsangehörigen oder beiden gemeinsam liegen.

4. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von dem oder den von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen den Nachweis verlangen, daß sie in der Lage sind, die Bedingungen der Gesetze und Vorschriften zu erfüllen, die von diesen Behörden üblicher- und billigerweise auf den Betrieb internationaler Fluglinien angewendet werden.

5. Ist ein Fluglinienunternehmen so namhaft gemacht und ihm die Bewilligung erteilt worden, kann es den Betrieb der vereinbarten Fluglinien aufnehmen, vorausgesetzt, daß das Fluglinienunternehmen den in Frage kommenden Bestimmungen dieses Abkommens entspricht.

ARTIKEL 4

Widerruf oder Aussetzung von Bewilligungen

1. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei haben das Recht, eine Betriebsbewilligung zur Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens genannten Rechte durch ein von der anderen Vertragspartei namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen zu widerrufen oder auszusetzen, oder die von ihr für die Ausübung dieser Rechte notwendig erachteten Bedingungen aufzuerlegen:

   a) falls es dieses Fluglinienunternehmen unterläßt, die Gesetze und Vorschriften dieser Vertragspartei zu befolgen;

   b) falls sie nicht überzeugt sind, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Kontrolle des Fluglinienunternehmens bei der Vertragspartei, die das Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat, oder ihren Staatsangehörigen oder beiden gemeinsam liegen; und

   c) falls das Fluglinienunternehmen es in anderer Weise unterläßt, den Betrieb gemäß den in diesem Abkommen vorgeschriebenen Bedingungen durchzuführen.

2. Dieses Recht wird nur nach Beratung mit der anderen Vertragspartei ausgeübt, es sei denn, daß sofortiger Widerruf oder sofortige Aussetzung der in Absatz 1 dieses Artikels angeführten Betriebsbewilligung oder die Auferlegung der dort genannten Bedingungen unbedingt erforderlich ist, um weitere Verstöße gegen Gesetze und Vorschriften zu verhindern.

ARTIKEL 5

Anwendung von Gesetzen und Vorschriften

1. Die Gesetze und Vorschriften der einen Vertragspartei über den Ein- und Ausflug von im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen in ihr oder aus ihrem Hoheitsgebiet oder über den Betrieb und Verkehr von solchen Luftfahrzeugen innerhalb ihres Hoheitsgebietes gelten auch für die Luftfahrzeuge des bzw. der von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen(s) ohne Unterschied hinsichtlich Nationalität; sie werden von diesen Luftfahrzeugen bei Einflug in das oder Ausflug aus dem Hoheitsgebiet sowie auch innerhalb des Hoheitsgebietes der ersterwähnten Vertragspartei beachtet werden.

2. Die Gesetze und Vorschriften der einen Vertragspartei über den Eintritt oder Austritt von Fluggästen, Besatzung, Fracht oder Post mit Luftfahrzeugen in ihr oder aus ihrem Hoheitsgebiet, wie zum Beispiel Vorschriften hinsichtlich Einreise, Abfertigung, Einwanderung, Reisepässen, Zoll und Quarantäne, werden von den Fluggästen, der Besatzung sowie im Interesse von Fracht oder Post des bzw. der von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen(s) bei Einflug in das oder Ausflug aus dem Hoheitsgebiet sowie auch innerhalb des Hoheitsgebietes der ersterwähnten Vertragspartei beachtet werden.

3. Eine Vertragspartei wird bei Anwendung der in diesem Artikel bezogenen Gesetze und Vorschriften auf das bzw. die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei ihren eigenen Fluglinienunternehmen nicht eine günstigere Behandlung zuteil werden lassen.

ARTIKEL 6

Anerkennung von Zeugnissen und Ausweisen

Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Ausweise, die von einer Vertragspartei ausgestellt oder für gültig erklärt wurden und noch gültig sind, sind von der anderen Vertragspartei für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien auf den festgelegten Flugstrecken als gültig anzuerkennen, vorausgesetzt, daß diese Zeugnisse oder Ausweise in Übereinstimmung mit den gemäß der Konvention erstellten Normen ausgestellt oder für gültig erklärt wurden. Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, für Flüge über ihr eigenes Hoheitsgebiet die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Ausweisen, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei oder einem anderen Staat ausgestellt wurden, zu verweigern.

ARTIKEL 7

Sicherheit der Luftfahrt

1. Im Einklang mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten bekräftigen die Vertragsparteien, daß ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen, einen wesentlichen Bestandteil dieses Abkommens bildet. Ohne Beschränkung ihrer allgemeinen völkerrechtlichen Rechte und Pflichten handeln die Vertragsparteien insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des am 14. September 1963 in Tokio unterzeichneten Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, des am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, des am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt oder jedes anderen Übereinkommens über die Sicherheit der Luftfahrt, welchem sie noch beitreten.

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

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

Betreiber von bei ihnen eingetragenen Luftfahrzeugen oder die Betreiber von Luftfahrzeugen, die den Hauptgeschäftssitz oder ständigen Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet haben, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet in Übereinstimmung mit diesen Sicherheitsbestimmungen für die Luftfahrt handeln.

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

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

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

ARTIKEL 8

Befreiung von Abgaben und Steuern

1. Jede der Vertragsparteien befreit, auf Grundlage der Gegenseitigkeit, das bzw. die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei, im nach innerstaatlichem Recht weitestmöglichen Ausmaß von Importbeschränkungen, Zollabgaben, Untersuchungsgebühren und anderen ähnlichen staatlichen Abgaben und Gebühren auf Luftfahrzeuge, Treib- und Schmierstoffe, sonstiges technisches Verschleißmaterial, Ersatzteile, einschließlich Triebwerke, übliche Bordausrüstung, Bordvorräte, einschließlich Getränke und Tabak und anderer in beschränkten Mengen für den Bordverkauf bestimmter Produkte, sowie auf Gegenstände, die nur für den Betrieb oder die Bedienung der Luftfahrzeuge des bzw. der namhaft gemachten Fluglinienunternehmen(s) der anderen Vertragspartei auf den vereinbarten Fluglinien zu verwenden sind, sowie den Vorrat an Flugscheinen, Luftfrachtbriefen, Schriftstücken, die das Abzeichen des Fluglinienunternehmens tragen, und übliches Werbematerial, das von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen unentgeltlich verteilt wird.

2. Die durch diesen Artikel gewährten Befreiungen sind auf Gegenstände, auf die sich Absatz 1 dieses Artikels bezieht, anzuwenden, die

   a) durch oder im Auftrag des bzw. der namhaft gemachten Fluglinienunternehmen(s) einer Vertragspartei in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gebracht werden;

   b) sich an Bord eines Luftfahrzeuges eines namhaft gemachten Fluglinienunternehmens einer Vertragspartei befinden, wenn dieses im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ankommt oder dieses verläßt;

c) auf dem Hoheitsgebiet einer Vertragspartei an Bord eines Luftfahrzeuges eines namhaft gemachten Fluglinienunternehmens der anderen Vertragspartei genommen werden, soferne sie für den Gebrauch beim Betrieb der vereinbarten Fluglinien bestimmt sind;

unabhängig davon, ob solche Gegenstände zur Gänze im Hoheitsgebiet jener Vertragspartei, die die Befreiung gewährt, verwendet oder verbraucht werden, vorausgesetzt, daß diese Gegenstände nicht auf dem Hoheitsgebiet jener Vertragspartei verkauft oder sonstwie veräußert werden.

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

ARTIKEL 9

Betrieb der vereinbarten Fluglinien

1. Den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen beider Vertragsparteien ist gerechte und gleiche Gelegenheit zum Betrieb der vereinbarten Fluglinien auf den festgelegten Flugstrecken 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 den auf der gesamten oder einem Teil der gleichen Flugstrecke betriebenen Fluglinienverkehr dieser Fluglinienunternehmen nicht ungebührlich zu beeinträchtigen.

3. Die vereinbarten Fluglinien, die von den von den Vertragsparteien namhaft gemachten Fluglinienunternehmen betrieben werden, haben in enger Beziehung zur Verkehrsnachfrage der Öffentlichkeit auf den festgelegten Flugstrecken zu stehen; vorrangiges Ziel der vereinbarten Fluglinien ist die Bereitstellung einer Kapazität, die bei angemessener Auslastung ausreicht, um die bestehende und vernünftigerweise voraussehbare Nachfrage für die Beförderung von Fluggästen und Fracht, einschließlich Post, die ihren Ursprungs- oder Bestimmungsort im Hoheitsgebiet jener Vertragspartei haben, welche das bzw. die Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat, zu decken. Das Beförderungsangebot für Fluggäste und Fracht, einschließlich Post, welche nicht an Punkten auf den festgelegten Flugstrecken im Hoheitsgebiet jener Vertragspartei, die das bzw. die 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 Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die das Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat;

b) der Verkehrsnachfrage in der Region, durch die die vereinbarten Fluglinien führen, unter Berücksichtigung von lokalen und regionalen Fluglinien;

c) der Betriebsnotwendigkeit des Durchgangsverkehrs.

4. Die auf den festgelegen Flugstrecken bereitzustellende Beförderungskapazität wird von Zeit zu Zeit durch die zuständigen Behörden gemeinsam festgelegt.

ARTIKEL 10

Direkter Transitverkehr

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

2. Gepäck-, Fracht- und Postsendungen im direkten Transitverkehr sind von Zöllen und anderen ähnlichen Abgaben befreit.

ARTIKEL 11

Tarife

1. Die Tarife für die Beförderung auf den vereinbarten Fluglinien zwischen den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien sind unter gebührender Berücksichtigung aller maßgeblichen Faktoren, einschließlich der Kundeninteressen, der Betriebskosten, eines angemessenen Gewinns und der Charakteristika der Beförderung, sowie dort, wo es angezeigt erscheint, der Tarife anderer Fluglinien, die die gleiche Flugstrecke oder Teile davon bedienen, in angemessener Höhe festzulegen,

2. Die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Tarife sind nach Möglichkeit zwischen den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der beiden Vertragsparteien zu vereinbaren. Soferne es in Anwendung des Absatzes 4 dieses Artikels nicht anders festgelegt wird, ist jedes namhaft gemachte Fluglinienunternehmen nur gegenüber seiner Luftfahrtbehörde für die Berechtigung und Angemessenheit der so vereinbarten Tarife verantwortlich.

3. Die auf diese Weise vereinbarten Tarife sind den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens sechzig (60) Tage vor dem vorgeschlagenen Zeitpunkt ihrer Einführung zur Genehmigung vorzulegen. In besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der genannten Behörden herabgesetzt werden. Nach Vorlage der Tarife werden die Luftfahrtbehörden diese Tarife ohne unnötigen Aufschub prüfen. Kein Tarif tritt in Kraft, falls die Luftfahrtbehörden einer der Vertragsparteien diesem nicht zustimmt. Die Luftfahrtbehörden können der anderen Luftfahrtbehörde den Aufschub des vorgeschlagenen Datums für das Inkrafttreten eines Tarifes bekanntgeben.

4. Kann ein Tarif nicht gemäß Absatz 2 dieses Artikels festgelegt werden oder wurde innerhalb des in Absatz 3 dieses Artikels festgelegten Zeitraumes kein Einverständnis bekanntgegeben, so

werden sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bemühen, einen Tarif im gegenseitigen Einvernehmen festzusetzen. Beratungen zwischen den Luftfahrtbehörden finden in Übereinstimmung mit Artikel 15 dieses Abkommens statt.

5. Können sich die Luftfahrtbehörden nicht über die Genehmigung eines ihnen gemäß Absatz 3 dieses Artikels vorgelegten Tarifs oder über die Festlegung eines Tarifs gemäß Absatz 4 dieses Artikels einigen, wird die Meinungsverschiedenheit in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Artikels 17 dieses Abkommens beigelegt.

6. a) Kein Tarif tritt in Kraft, falls die Luftfahrtbehörden einer der Vertragsparteien diesem nicht zustimmen, außer im Falle der Bestimmungen des Artikels 17, Absatz 4 dieses Abkommens.

   b) Die gemäß den Bestimmungen dieses Artikels erstellten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife gemäß den Bestimmungen dieses Artikels oder des Artikels 17 dieses Abkommens festgelegt werden.

7. Sollten die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei mit einem festgelegten Tarif nicht mehr einverstanden sein, so ist dies der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei anzuzeigen, worauf sich die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen, wo erforderlich, bemühen werden, zu einer Vereinbarung zu gelangen. Kann ein neuer Tarif innerhalb von neunzig (90) Tagen ab Erhalt einer solchen Anzeige gemäß den Bestimmungen der Absätze 2 und 3 dieses Abkommens nicht erstellt werden, so ist gemäß den Absätzen 4 und 5 dieses Artikels zu verfahren.

8. Die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien werden sich bemühen sicherzustellen, daß

   a) die verrechneten und eingehobenen Tarife jenen Tarifen entsprechen, die von beiden Luftfahrtbehörden genehmigt wurden und

   b) kein Fluglinienunternehmen unter keinen Umständen Abschläge von diesen Tarifen - mit welchen Mitteln auch immer - gewährt.

ARTIKEL 12

Kaufmännische Tätigkeiten

1. Dem bzw. den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der einen Vertragspartei ist, vorbehaltlich der Gesetze und Vorschriften der anderen Vertragspratei betreffend Einreise, Aufenthalt und Beschäftigung, gleiche Gelegenheit zu geben, das für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien erforderliche leitende, kaufmännische, technische, Betriebs- und sonstige spezialisierte Personal in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zu bringen und dort zu beschäftigen.

2. Das bzw. die von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen erhält/erhalten ferner in gleichem Maße Gelegenheit, auf Grundlage der Gegenseitigkeit alle Arten von Beförderungsdokumenten in der Währung der anderen Vertragspartei oder, im Einklang mit den innerstaatlichen Vorschriften, in frei konvertierbaren Währungen anderer Länder auszustellen; darüberhinaus erhalten sie in gleichem Maße Gelegenheit, Werbung und Verkaufsförderung auf dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zu betreiben.

ARTIKEL 13

Umtausch und Überweisung von Einnahmen

1. Das bzw. die Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei ist/sind berechtigt, über Antrag den Überschuß der örtlichen Einnahmen über die örtlichen Ausgaben umzutauschen und in ihr Land zu überweisen.

2. Der Umtausch und die Überweisung solcher Einnahmen sind ohne Beschränkung und Verzögerung, in einer frei konvertierbaren Währung, zu dem für laufende Zahlungen im Zeitpunkt der Vornahme des Umtausches und der Überweisung gültigen Wechselkurs unter Freiheit von Gebühren, abgesehen von jenen, die üblicherweise von Banken für die Vornahme derartiger Transaktionen eingehoben werden, gestattet.

ARTIKEL 14

Benutzungsentgelt

1. Keine der Vertragsparteien legt dem bzw. den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei Benutzungsentgelte auf oder läßt zu, daß solche auferlegt werden, die höher sind als jene, die ihren eigenen Fluglinienunternehmen auferlegt werden, die ähnliche internationale Fluglinien betreiben.

2. Jede Vertragspartei wird Beratungen über Benutzungsentgelte zwischen ihren zuständigen vorschreibenden Behörden und dem bzw. den Fluglinienunternehmen, die die durch diese Behörden bereitgestellten Dienste und Einrichtungen in Anspruch nehmen, ermutigen; falls tunlich, soll dies im Wege der Vertretungsorganisationen dieser Fluglinienunternehmen erfolgen. Den Benützern werden Änderungsvorschläge, die die Benutzungsentgelte betreffen, mit angemessener Frist angezeigt, um ihnen eine Stellungnahme vor Durchführung der Abänderung zu ermöglichen. Ferner wird jede Vertragspartei ihre zuständigen vorschreibenden Behörden und die Benutzer ermutigen, geeignete Informationen über Benutzungsentgelte auszutauschen.

ARTIKEL 15

Beratungen

1. Im Geiste einer engen Zusammenarbeit werden sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien von Zeit zu Zeit beraten, um die Durchführung und zufriedenstellende Erfüllung der Bestimmungen dieses Abkommens zu gewährleisten oder jedwede damit zusammenhängende Frage zu besprechen.

2. Sofern nicht anders durch die Vertragsparteien vereinbart, haben diese Beratungen innerhalb eines Zeitraumes von sechzig (60) Tagen nach dem Zeitpunkt des Erhalts eines solchen Ersuchens zu beginnen.

ARTIKEL 16

Änderungen

1. Jede von den Vertragsparteien vereinbarte Ergänzung oder Abänderung dieses Abkommens tritt zu dem Termin in Kraft, der durch einen Austausch diplomatischer Noten unter der Erwähnung festgelegt wird, daß alle erforderlichen innerstaatlichen Verfahren von beiden Vertragsparteien abgeschlossen wurden.

2. Jede Ergänzung oder Abänderung des Anhanges zu diesem Abkommen erfolgt durch Vereinbarung zwischen den zuständigen Behörden und tritt nach Bestätigung durch einen diplomatischen Notenwechsel in Kraft.

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. Kommen die Vertragsparteien auf dem Verhandlungswege zu keiner Einigung, können sie vereinbaren, die Meinungsverschiedenheit einer Person oder einem Gremium zur Entscheidung vorzulegen; vereinbaren sie dies nicht, so wird die Meinungsverschiedenheit auf Ersuchen einer der beiden Vertragsparteien einer Schlichtung nach dem folgenden Verfahren, unterzogen.

2. Die Schlichtung erfolgt durch ein Gericht von drei Schiedsrichtern, das sich wie folgt zusammensetzt:

   a) Innerhalb eines Zeitraums von dreißig (30) Tagen nach Erhalt des Ersuchens um schiedsgerichtliche Behandlung hat jede Vertragspartei einen Schiedsrichter namhaft zu machen. Innerhalb von sechzig (60) Tagen nach der Ernennung dieser beiden Schiedsrichter haben diese einvernehmlich einen dritten Schiedsrichter zu bestellen, der den Vorsitz des Schiedsgerichtshofes führt.

   b) Wenn eine der Vertragsparteien es verabsäumt, einen Schiedsrichter namhaft zu machen, oder wenn der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb des unter a) festgelegten Zeitraumes bestellt wird, kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ersuchen, den oder die erforderlichen Schiedsrichter binnen dreißig (30) Tagen zu bestellen. Falls der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der Vertragsparteien besitzt, so hat der rangälteste Vizepräsident, für den dieser Behinderungsgrund nicht zutrifft, die Bestellung vorzunehmen.

3. Falls nicht anderweitig vereinbart, legt der Schiedsgerichtshof die Grenzen seiner Rechtsprechung im Einklang mit diesem Abkommen sowie weiters seine eigene Verfahrensordnung fest.

4. Jede Vertragspartei wird in Übereinstimmung mit ihrem innerstaatlichen Recht jedwede Entscheidung oder Spruch des Schiedsgerichtshofes strikt befolgen.

5. Die Kosten des Schiedsverfahrens, einschließlich der Honorare und Ausgaben der Schiedsrichter, werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen.

ARTIKEL 18

Beendigung

Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit nach Inkrafttreten dieses Abkommens auf diplomatischem Wege schriftlich ihren Entschluß bekanntgeben, dieses Abkommen zu kündigen; eine solche Benachrichtigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation und, falls die andere Vertragspartei es für notwendig erachtet, dem Sekretariat der Vereinten Nationen zur Kenntnis zu bringen. Das Abkommen tritt ein (1) Jahr nach dem Zeitpunkt des Eintreffens der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieses Zeitraumes einvernehmlich zurückgezogen wird. Wenn keine Empfangsbestätigung durch die andere Vertragspartei erfolgt, gilt die Kündigung als vierzehn (14) Tage nach Empfang durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation eingegangen.

ARTIKEL 19

Registrierung bei der ICAO

Dieses Abkommen und jede Änderung davon sind bei dem Rat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation und, falls es die andere Vertragspartei für notwendig erachtet, beim Sekretariat der Vereinten Nationen zu registrieren.

ARTIKEL 20

Inkrafttreten

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

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

GESCHEHEN in Wien am 16 Juli 1993 in zweifacher Ausfertigung, jede in portugiesischer, deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen authentisch ist. Bei unterschiedlicher Auslegung ist der englische Text maßgeblich.

Für die Regierung der
Föderativen Republik Brasilien:

Für die Österreichische
Bundesregierung:

ANHANG

Flugstreckenplan

1. Abschnitt

Flugstrecken, die von dem bzw. den von Brasilien namhaft gemachten Fluglinienunternehmen betrieben werden:

Punkte in Brasilien - Zwischenlandungspunkte - Punkte in Österreich - Punkte darüber hinaus.

2. Abschnitt

Flugstrecken, die von dem bzw. den von Österreich namhaft gemachten Fluglinienunternehmen betrieben werden:

Punkte in Österreich - Zwischenlandungspunkte - Rio de Janeiro und Sao Paulo - Punkte darüber hinaus.

Anmerkungen:

1. Die auf den oben genannten Flugstrecken zu bedienenden Punkte sind von den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien gemeinsam festzulegen.

2. Das bzw. die namhaft gemachte(n) brasilianische(n) Fluglinienunternehmen kann/können auf einem oder allen Flügen Zwischenlandungen an jedwedem Punkt der oben genannten Flugstrecken auslassen und sie in beliebiger Reihenfolge bedienen, vorausgesetzt, daß die vereinbarten Fluglinien auf diesen Flugstrecken in Brasilien beginnen.

3. Das bzw. die namhaft gemachte(n) österreichische(n) Fluglinienunternehmen kann/können auf einem oder allen Flügen Zwischenlandungen an jedwedem Punkt der oben genannten Flugstrecken auslassen und sie in beliebiger Reihenfolge bedienen, vorausgesetzt, daß die vereinbarten Fluglinien auf diesen Flugstrecken in Österreich beginnen.

4. Jede Fluglinie wird Flugpläne erstellen und diese den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei mindestens fünfundvierzig (45) Tage vor dem beabsichtigten Datum ihrer Einführung zwecks Zustimmung vorlegen.

AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL

AND THE

AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT

The Government of the Federative Republic of Brazil and the Austrian Federal Government (hereinafter referred to as the Contracting Parties),

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

desiring to contribute to the progress of international civil aviation,

desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE 1

Definitions

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

(a) the term "aeronautical authorities" means in the case of Brazil the Minister of Aeronautics, and in the case of the Austrian Federal Government the Federal Minister for Public Economy and Transport, or, in both cases, any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the above-mentioned authorities;

(b) the term "this Agreement" means this Agreement, the Annex thereto, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

(c) the term "agreed services" means air services on the specified routes for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

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

(e) 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 of the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for both Contracting Parties;

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

(g) the term "specified route" means one of the routes specified in the Annex to this Agreement;

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

(i) the fare charged by any airline for the carriage of passengers and their baggage on 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 air services;

(iii) the conditions governing the availability or applicability of any such fare or rate including any benefits attached to it; and

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

(i) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

(j) the term "user charge" means a charge made to airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities and services;

(k) 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.

ARTICLE 2

Grant of Rights

(1) 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 a specified route. While operating an agreed service on a specified route the designated airline(s) of each Contracting Party shall enjoy:

(a) the right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

(b) the right to make stops in the said territory for non-traffic purposes;

(c) the right to embark and disembark in the said territory at the points on the specified routes passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party;

(d) the right to embark and disembark in the territories of third countries at the points on the specified routes passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party.

(2) Nothing in paragraph (1) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Contracting Party the privilege of embarking, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Contracting Party.

(3) The exercise of the right contained in paragraph (1) subparagraph (d) of this Article will be subject to the provisions of the Annex to this Agreement.

ARTICLE 3

Designation and Authorization

(1) Each Contracting Party shall have the right, by written notification through diplomatic channels to the other Contracting Party, to designate an airline or airlines to operate the agreed services.

(2) On receipt of such notification, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, without delay, grant to the airline(s) so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorization subject to the provisions of this Article.

(3) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph (2) of this Article, or to grant this authorization under conditions that may be deemed necessary on the exercise by the designated airline(s) of the rights specified in Article 2 of this Agreement, if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline(s) are vested in the Contracting Party designating it or in its nationals or in both.

(4) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline or airlines 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 authorized it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 4

Revocation or Suspension of Authorization

(1) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorization for the exercise of the rights specified in Article 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) in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;

(b) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals or in both; and

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

(2) Unless immediate revocation or suspension of the operating authorization 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.

ARTICLE 5

Application of Laws and Regulations

(1) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the airline(s) designated by the other Contracting Party without distinction as to nationality, and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from, or while within the territory of the first Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine, shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, cargo or mail of the airline(s) designated by the other Contracting Party upon entry into, departure from or while within the territory of the first Contracting Party.

(3) In the application to the designated airline(s) of the other Contracting Party of the laws and regulations referred to in this Article, a Contracting Party shall not grant more favourable treatment to its own airline(s).

ARTICLE 6

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 in conformity with the standards established under the Convention. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party or another State.

ARTICLE 7

Aviation Security

(1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 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 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 Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

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

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

Article 8
Exemption from Duties and Taxes

(1) Each Contracting Party shall on a basis of reciprocity exempt the designated airline(s) of the other Contracting Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, inspection fees and other similar national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts, including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores, including liquor, tobacco and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline(s) of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as printed ticket stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by the designated airline(s).

(2) The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1) of this Article:

(a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline(s) of the other Contracting Party;

(b) retained on board aircraft of the designated airline(s) of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;

(c) taken on board aircraft of the designated airline(s) of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated and/or sold in the territory of the said Contracting Party.

(3) The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline(s) 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 territory. 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 9

Operation of Agreed Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airline(s) of the 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 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 territory of the Contracting Party which has designated the airline(s). 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 territory of the Contracting Party which designated the airline(s) shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

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

(b) traffic requirements of the region through which the agreed services pass taking account of local and regional air services;

(c) the requirements of through airline operation.

(4) The capacity to be provided on the specified routes shall be such as is from time to time jointly determined by the appropriate authorities.

ARTICLE 10

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 and air piracy, and smuggling of controlled 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 11

Tariffs

(1) The tariffs for carriage on agreed services between the territories of the Contracting Parties shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including the interest of users, cost of operation, reasonable profit, characteristics of service, and, where it is deemed suitable, the tariffs of other airlines operating on all or part of the same route.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall be agreed upon, if possible, between the designated airlines of the Contracting Parties. Unless otherwise determined in the application of paragraph (4) of this Article, each designated airline shall be responsible only to its aeronautical authorities for the justification and reasonableness of the tariffs so agreed.

(3) The tariffs so agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of said authorities. Upon receipt of the submission of the tariffs, the aeronautical authorities shall consider such tariffs without undue delay. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it. The aeronautical authorities may notify the other aeronautical authorities of a postponement of the proposed date of tariff introduction.

(4) If a tariff cannot be established in accordance with the provision of paragraph (2) of this Article, or, if during the period applicable in accordance with paragraph (3) of this Article a notice of dissatisfaction has been given, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by agreement between themselves. Consultations between the aeronautical authorities will be held in accordance with Article 15 of this Agreement.

(5) If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph (3) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (4) of this Article the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

(6) (a) No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it, except under the provisions of paragraph (4) of Article 17 of this Agreement.

(b) When tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article, those tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article or Article 17 of this Agreement.

(7) If the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties become dissatisfied with an established tariff, they shall so notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party and the designated airlines shall attempt, where required, to reach an agreement. If within the period of ninety (90) days from the day of receipt of such notification, a new tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraphs (2) and (3) of this article, the procedures as set out in paragraphs (4) and (5) of this Article shall apply.

(8) The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to ensure that

(a) the tariffs charged and collected conform to the tariffs accepted by both aeronautical authorities, and

(b) no airline rebates portion of such tariffs by any means.

ARTICLE 12

Commercial Activities

(1) The designated airline(s) of one Contracting Party shall have an equal opportunity, subject to the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the operation of the agreed services.

(2) The designated airline(s) of each Contracting Party shall further have an equal opportunity, on the basis of reciprocity, to issue all kinds of documents of carriage in the currency of the other Contracting Party or, subject to the national laws and regulations, in freely convertible currencies of other countries; they, furthermore, shall have an equal opportunity to advertise and promote sales in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 13

Conversion and Remittance of Revenues

(1) The airline(s) of one Contracting Party shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed.

(2) The conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction nor delay, 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

User Charges

(1) A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airline(s) 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 consultations on user charges between its competent charging authorities and airline(s) 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 15

Consultations

(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 this Agreement or to discussing on any problem related thereto.

(2) Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 16

Amendments

(1) Any amendment or modification of this Agreement agreed by the Contracting Parties shall come into effect on a date to be determined in an exchange of diplomatic notes, indicating that all necessary internal procedures have been completed by both Contracting Parties.

(2) Any amendment or modification of the Annex to this Agreement shall be agreed upon between the appropriate authorities, and shall take effect upon confirmation by an exchange of diplomatic notes.

Article 17

Settlement of Disputes

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation. 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 the Contracting Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

(2) Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

(a) within thirty (30) days after the receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall name one arbitrator. Within sixty (60) days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal.

(b) if either Contracting Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed within the period in accordance with subparagraph (a) of this paragraph, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within thirty (30) days. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(3) Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedure.

(4) Each Contracting Party shall, consistent with its national laws, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

(5) The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties.

ARTICLE 18

Termination

Either Contracting Party may at any time after the entry into force of this Agreement give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization and, if the other Contracting Party deems necessary, to the Secretariat of the United Nations. The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 19

Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization and, if the other Contracting Party deems necessary, with the Secretariat of the United Nations.

ARTICLE 20

Entry into Force

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

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

Done in duplicate at Viena this 16th day of July, 1993, each in the Portuguese, German and English languages, all of which shall be of equal authenticity. In case a different interpretation should arise, the English text shall prevail.

For the Government of the Federative Republic of Brazil

For the Austrian Federal Government

ANNEX

Route Schedule

Section 1

Routes to be operated by the designated airline(s) of Brazil:

Points in Brazil - intermediate points - points in Austria - points beyond.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline(s) of Austria:

Points in Austria - intermediate points - Rio de Janeiro and Sao Paulo - points beyond.

Notes:

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

2. The designated airline(s) of Brazil may on any or all flights omit stops at any points on the routes specified above, and may serve them in any order, provided that the agreed services on these routes begin at points in Brazil.

3. The designated airline(s) of Austria may on any or all flights omit stops at any points on the routes specified above, and may serve them in any order, provided that the agreed services on these routes begin at points in Austria.

4. Each airline will file schedules and submit them for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least forty-five (45) days in advance of the proposed effective date.