

LUFTVERKEHRSABKOMMEN

ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG

UND DER

REGIERUNG DER REPUBLIK ARMENIEN

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung der Republik Armenien (in der Folge „die Vertragsparteien“) sind als Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Übereinkommens über die Internationale Zivilluftfahrt;

Vom Wunsche geleitet, internationale Luftverkehrsdienste auf sichere und geordnete Art und Weise zu organisieren und die internationale Zusammenarbeit im Hinblick auf derartige Dienste bestmöglich zu fördern; sowie

Vom Wunsche geleitet, ein Abkommen zur Förderung des Ausbaus von Linienluftverkehrsdiensten zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen;

Wie folgt übereingekommen:

ARTIKEL 1

GEGENSTAND

Die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien arbeiten im Bereich der Luftfahrtdienste, gemäß diesem Abkommen, den nationalen Gesetzgebungen ihrer Staaten sowie den Prinzipien und Normen des internationalen Rechts zusammen.

ARTIKEL 2

DEFINITIONEN

Für die Anwendung dieses Abkommens haben, sofern im Kontext des Abkommens keine weitere Auslegung enthalten ist, nachstehende Begriffe die folgende Bedeutung:

- a)** der Begriff „Übereinkommen“ bedeutet das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die Internationale Zivilluftfahrt¹, einschließlich aller gemäß Artikel 90 des Übereinkommens angenommenen Anhänge sowie aller Änderungen der Anhänge oder des Übereinkommens gemäß Artikel 90 und 94 Buchstabe (a) des Übereinkommens, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien gelten;
- b)** der Begriff „Luftfahrtbehörden“ bedeutet im Falle der Österreichischen Bundesregierung das Ministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und im Falle der Regierung der Republik Armenien oder, in beiden Fällen, alle Personen oder Behörden, die berechtigt sind, die Funktionen, welche gegenwärtig von den genannten Behörden ausgeübt werden, oder ähnliche Funktionen wahrzunehmen;
- c)** der Begriff „vereinbarte Luftverkehrsdienste“ bedeutet internationale Linienflugverkehrsdienste auf der/den im Anhang zu diesem Abkommen näher benannte/n Strecke/n zur Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post;
- d)** der Begriff „namhaft gemachtes Luftverkehrsunternehmen“ bedeutet jedes gemäß Artikel 3 des vorliegenden Abkommens namhaft gemachte und berechtigte Luftverkehrsunternehmen;
- e)** der Begriff „Hoheitsgebiet“ hat die diesem Begriff in Artikel 2 des Übereinkommens zugewiesene Bedeutung;
- f)** die Begriffe „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“, „Luftverkehrsunternehmen“ und „nichtgewerbliche Landung“ haben die ihnen in Artikel 96 des Übereinkommens zugewiesenen Bedeutungen;

¹ Kundgemacht in BGBl. Nr. 97/1949 zuletzt geändert durch BGBl. III Nr. 115/2008.

g) der Begriff „festgelegte Flugstrecke“ bedeutet eine im Anhang zu diesem Abkommen näher bezeichnete Flugstrecke;

h) der Begriff „Kapazität“ bedeutet im Zusammenhang mit den vereinbarten Luftverkehrsdiensten die verfügbare Tragkraft der für diese Dienste eingesetzten Luftfahrzeuge, multipliziert mit der mit diesen Luftfahrzeugen betriebenen Frequenz über einen bestimmten Zeitraum auf einer Strecke oder Teilstrecke;

i) der Begriff „Tarif“ bedeutet die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht zu bezahlenden Preise, sowie die Konditionen, zu denen diese Preise gelten, einschließlich Provisionsgebühren und anderer zusätzlicher Vergütungen für Agenturen oder den Verkauf von Beförderungsdokumenten, jedoch ausschließlich Entgelt oder Konditionen für die Beförderung von Post;

j) der Begriff „Anhang“ bedeutet den Anhang zu diesem Abkommen in der jeweils geltenden Fassung. Der Anhang ist integraler Bestandteil des Abkommens und alle Bezugnahmen auf das Abkommen umfassen, soweit nichts anderes festgelegt ist, eine Bezugnahme auf den Anhang.

k) Bezugnahmen auf Staatsangehörige der Republik Österreich gelten in diesem Abkommen als Bezugnahmen auf Angehörige von Mitgliedsstaaten der Europäischen Union;

l) Bezugnahmen auf Luftverkehrsunternehmen der Republik Österreich gelten in diesem Abkommen als Bezugnahmen auf von der Republik Österreich namhaft gemachte Luftverkehrsunternehmen.

m) Bezugnahmen auf die „EU-Verträge“ in diesem Abkommen gelten als Bezugnahmen auf den Vertrag über die Europäische Union und den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

ARTIKEL 3

GEWÄHRUNG VON VERKEHRSRECHTEN

1) Jede Vertragspartei gewährt der jeweils anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte für den Betrieb internationaler Linienflugdienste auf den im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Flugstrecken.

2) Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Abkommens genießen die von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen bei der Erbringung der vereinbarten Dienste auf den festgelegten Flugstrecken folgende Rechte:

a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen, und

b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet Landungen zu nicht gewerblichen Zwecken durchzuführen.

c) das Recht, im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei an den im Anhang dieses Abkommens genannten Punkten zu landen, um Fluggäste, Gepäck und Fracht einschließlich Post, entweder getrennt oder zusammen, aufzunehmen oder abzusetzen, welche/s für einen oder mehrere Punkte im Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei bestimmt ist/sind oder von dort kommt/kommen.

3) Keine Bestimmung in Absatz (2) ist dahingehend auszulegen, dass den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei das Recht übertragen wird, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck und Fracht einschließlich Post, die für einen anderen Punkt im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind, zur entgeltlichen Beförderung aufzunehmen.

ARTIKEL 4

NAMHAFTMACHUNG UND WIDERRUF

1) Jede Vertragspartei hat das Recht, der anderen Vertragspartei schriftlich ein oder mehrere Luftverkehrsunternehmen für die Durchführung der vereinbarten Luftverkehrsdienste auf den angeführten Flugstrecken namhaft zu machen, sowie die Namhaftmachung eines Luftverkehrsunternehmens zu widerrufen oder ein anderes Luftverkehrsunternehmen für ein zuvor namhaft gemachtes einzusetzen.

2) Diese Namhaftmachungen erfolgen schriftlich über auf diplomatischem Wege übermittelte Notifikationen zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien.

3) Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei sind berechtigt, von dem durch die andere Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen den Nachweis zu verlangen, dass es in der Lage ist, den Erfordernissen, die gemäß den Gesetzen und Rechtsvorschriften für den Betrieb des internationalen Luftverkehrs von den genannten Behörden im Einklang mit den Bestimmungen des Übereinkommens vorgeschrieben werden, zu entsprechen.

4) Nach Erhalt einer derartigen Namhaftmachung hat die andere Vertragspartei die entsprechenden Genehmigungen und Bewilligungen unter möglichst geringer verfahrensbedingter Verzögerung zu erteilen, vorausgesetzt:

(a) im Falle eines von der Österreichischen Bundesregierung namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens:

(i) dass dieses Unternehmen im Hoheitsgebiet der Republik Österreich gemäß den EU-Verträgen niedergelassen ist und über eine gültige Betriebsgenehmigung im Einklang mit dem Recht der Europäischen Union verfügt; und

(ii) dass der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberscheins zuständige Mitgliedsstaat der Europäischen Union eine tatsächliche gesetzliche Kontrolle über dieses Luftverkehrsunternehmen ausübt und diese aufrechterhält und dass die zuständige Luftfahrtbehörde in der Namhaftmachung eindeutig angegeben ist; und

(iii) dass dieses Luftverkehrsunternehmen direkt oder über eine Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedsstaaten der Europäischen Union oder Staaten der Europäischen Freihandelsgemeinschaft und/oder von Angehörigen dieser Staaten steht und die tatsächliche Kontrolle des Luftverkehrsunternehmens bei diesen liegt.

(b) im Falle eines von der Regierung der Republik Armenien namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens:

(i) dass dieses Unternehmen im Hoheitsgebiet der Republik Armenien niedergelassen ist und über eine gültige Betriebsgenehmigung im Einklang mit dem geltenden Recht der Republik Armenien verfügt;

(ii) dass die Republik Armenien eine wirksame gesetzliche Kontrolle über dieses Luftverkehrsunternehmen ausübt und aufrecht erhält und dass die Republik Armenien für die Ausstellung von dessen Luftverkehrsbetreiberschein zuständig ist; und

(iii) dass dieses Luftverkehrsunternehmen direkt oder über eine Mehrheitsbeteiligung im Eigentum der Republik Armenien und/oder ihrer Staatsangehörigen steht und tatsächlich kontrolliert wird.

5) Jede Vertragspartei ist berechtigt, die Betriebsgenehmigung oder die technischen Genehmigungen für ein von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachtes Luftverkehrsunternehmen zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken, wenn:

(a) im Falle eines von der Republik Österreich namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens:

(i) dieses Unternehmen nicht im Hoheitsgebiet der Republik Österreich gemäß den EU-Verträgen niedergelassen ist oder über keine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union verfügt; oder

(ii) die tatsächliche gesetzliche Kontrolle des Luftverkehrsunternehmens nicht von dem EU-Mitgliedsstaat, der für die Ausstellung von dessen Luftverkehrsbetreiberschein zuständig ist, ausgeübt oder aufrecht erhalten wird, oder die zuständige Luftfahrtbehörde in der Namhaftmachung nicht klar genannt ist; oder

(iii) das Luftverkehrsunternehmen nicht direkt oder über eine Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedsstaaten der Europäischen Union oder der Europäischen Freihandelsgemeinschaft und/oder Angehörigen dieser Staaten steht oder die tatsächliche Kontrolle des Luftverkehrsunternehmens nicht bei diesen liegt.

(b) im Falle eines von der Regierung der Republik Armenien namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens:

(i) dieses Unternehmen nicht im Hoheitsgebiet der Republik Armenien niedergelassen ist oder über keine gültige Betriebsgenehmigung nach dem gültigen Recht der Republik Armenien verfügt;

(ii) die tatsächliche gesetzliche Kontrolle über dieses Luftverkehrsunternehmen nicht von der Republik Armenien ausgeübt oder aufrechterhalten wird oder die Republik Armenien nicht für die Ausstellung von dessen Luftverkehrsbetreiberschein zuständig ist; oder

(iii) dieses Unternehmen nicht direkt oder über eine Mehrheitsbeteiligung im Eigentum der Republik Armenien und/oder ihrer Staatsangehörigen steht und die tatsächliche Kontrolle des Unternehmens nicht bei diesen liegt.

6) Wenn ein Luftverkehrsunternehmen gemäß diesem Artikel namhaft gemacht und entsprechend autorisiert wurde, kann es jederzeit beginnen, die vereinbarten Luftverkehrsdienste im Einklang mit den Bestimmungen des vorliegenden Abkommens zu betreiben.

ARTIKEL 5

ANWENDBARKEIT VON GESETZEN UND RECHTSVORSCHRIFTEN

- 1)** Die Gesetze und Rechtsvorschriften einer Vertragspartei gelten für Führung und Betrieb des Luftfahrzeugs der von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen beim Einfliegen, Überfliegen, Verweilen in und Verlassen des Hoheitsgebiets der ersten Vertragspartei.

- 2)** Die Gesetze und Rechtsvorschriften einer Vertragspartei, die den Einflug in ihr, den Aufenthalt in und den Ausflug aus ihrem Hoheitsgebiet von Fluggästen, Besatzungen, Fracht oder Post regeln, etwa Formalitäten bezüglich Einreise, Ausreise, Auswanderung, Einwanderung, Zoll, Gesundheit und Quarantäne, gelten für Fluggäste, Besatzungen, Fracht und Post, die von Luftfahrzeugen der von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen befördert werden, während sie sich innerhalb des besagten Hoheitsgebietes aufhalten.

- 3)** Jede Vertragspartei hat der jeweils anderen Vertragspartei auf deren Wunsch Kopien der relevanten Gesetze und Rechtsvorschriften, auf die in diesem Artikel Bezug genommen wird, zur Verfügung zu stellen.

ARTIKEL 6

BEFREIUNG VON ZÖLLEN, ABGABEN UND ANDEREN GEBÜHREN

1) Die von dem/den durch die Vertragsparteien namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen im internationalen Luftverkehrsdienst betriebenen Luftfahrzeuge sowie deren übliche Ausrüstung, Treib- und Schmierstoffvorräte sowie Bordvorräte (einschließlich Nahrungsmittel, Getränke und Tabak), die sich an Bord dieser Luftfahrzeuge befinden, sind bei der Ankunft im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Inspektionsgebühren und sonstigen Abgaben oder Steuern befreit, vorausgesetzt besagte Ausrüstung und Vorräte verbleiben bis zu ihrer Wiederausfuhr an Bord des Luftfahrzeugs oder werden für die Beförderung über dem Hoheitsgebiet verwendet.

2) Außerdem sind von diesen Zöllen, Abgaben und Steuern, mit Ausnahme der für die erbrachte Dienstleistung zu entrichtenden Entgelte, befreit:

(a) Bordvorräte, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei an Bord genommen werden, innerhalb der von den zuständigen Behörden der betreffenden Vertragspartei festgesetzten Grenzen, sofern sie zur Verwendung an Bord des Luftfahrzeugs, das auf einer festgelegten Flugstrecke der anderen Vertragspartei eingesetzt wird, bestimmt sind;

(b) Ersatzteile, die in das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei zum Zwecke der Wartung oder Reparatur von Luftfahrzeugen eingeführt werden, welche von dem/den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei auf einer festgelegten Flugstrecke eingesetzt werden;

(c) Treib- und Schmierstoffe, die zur Versorgung von Luftfahrzeugen bestimmt sind, welche von dem/den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei auf einer festgelegten Flugstrecke eingesetzt werden, selbst wenn diese Vorräte während des Teils des Fluges, der über das Hoheitsgebiet der Vertragspartei, in dem sie an Bord genommen wurden, führt, verwendet werden sollen.

Es kann verlangt werden, dass das in den Unterabsätzen (a), (b) und (c) dieses Artikels genannte Material unter Zollaufsicht oder Zollkontrolle verwahrt wird.

3) Die übliche Bordausrüstung sowie das Material und die Vorräte, die sich an Bord des Luftfahrzeugs des namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens einer Vertragspartei befinden, dürfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieser Vertragspartei abgeladen werden. In einem solchen Fall können sie bis zu ihrer Wiederausfuhr oder anderweitigen Verfügung im Einklang mit den Zollvorschriften dieser Vertragspartei unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden.

ARTIKEL 7

BESTEUERUNG

1) Gewinne aus dem Betrieb von Luftfahrzeugen im internationalen Verkehr sind nur auf dem Hoheitsgebiet des Vertragsstaates der Vertragspartei zu besteuern, in dem sich der Ort der tatsächlichen Geschäftsleitung des Unternehmens befindet.

2) Kapital, das im internationalen Luftverkehr betriebene Luftfahrzeuge darstellen, sowie bewegliches Vermögen zum Betrieb von derartigen Luftfahrzeugen sind nur im Hoheitsgebiet des Vertragsstaates der Vertragspartei zu besteuern, in dem sich der Ort der tatsächlichen Geschäftsleitung des Unternehmens befindet.

3) Falls ein Sonderabkommen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiete der Steuern auf Einkommen und Vermögen zwischen den Vertragsparteien existiert, sind dessen Bestimmungen ausschlaggebend.

ARTIKEL 8

BENUTZUNGSGEBÜHREN

- 1)** Keine Vertragspartei ist berechtigt, den von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen höhere Benutzungsgebühren aufzuerlegen – oder deren Auferlegung zu gestatten – als jene, die ihren eigenen Luftverkehrsunternehmen, welche ähnliche internationale Luftverkehrsdienste durchführen, auferlegt sind.
- 2)** Diese Gebühren dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die Luftfahrzeugen der namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen einer jeden Vertragspartei, welche ähnliche internationale Luftverkehrsdienste erbringen, auferlegt sind.
- 3)** Diese Gebühren haben gerecht und angemessen zu sein und auf vernünftigen wirtschaftlichen Grundsätzen zu beruhen.

ARTIKEL 9

DIREKTER TRANSITVERKEHR

Fluggäste, Gepäck und Fracht, einschließlich Post, im direkten Transitverkehr über das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei werden, sofern sie den für diesen Zweck vorgesehenen Flughafenbereich nicht verlassen, lediglich einer vereinfachten Kontrolle unterzogen, ausgenommen im Hinblick auf Sicherheitsmaßnahmen gegen die Gefahr widerrechtlicher Störungen, wie Gewalt und Luftpiraterie, sowie gelegentliche Maßnahmen zur Bekämpfung des illegalen Drogenhandels. Gepäck, Fracht und Post im direkten Transitverkehr sind von Zollabgaben, Gebühren und anderen ähnlichen Steuern befreit.

ARTIKEL 10

ANERKENNUNG VON ZEUGNISSEN, NACHWEISEN UND ERLAUBNISSCHEINEN

1) Die Vertragsparteien erkennen für die Durchführung der vereinbarten Luftverkehrsdienste Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungsnachweise und Erlaubnisscheine, die gemäß den Gesetzen und Vorschriften einer Vertragspartei, einschließlich im Falle der Republik Österreich, den Gesetzen und Rechtsvorschriften der Europäischen Union, von der jeweils anderen Vertragspartei für die Durchführung der vereinbarten Luftverkehrsdienste erteilt oder als gültig anerkannt wurden und noch Gültigkeit besitzen, an, vorausgesetzt, dass die Bedingungen für die Erteilung und Anerkennung solcher Zeugnisse oder Erlaubnisscheine mindestens den im Chicagoer Übereinkommen festgelegten Mindestanforderungen entsprechen.

2) Absatz 1) gilt auch für ein Luftverkehrsunternehmen, das von der Republik Österreich namhaft gemacht wurde und dessen gesetzliche Kontrolle von einem anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Union ausgeübt und aufrechterhalten wird.

3) Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, die Anerkennung von Befähigungsnachweisen und Erlaubnisscheinen, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der jeweils anderen Vertragspartei oder einem anderen Staat erteilt oder für gültig anerkannt wurden, für Flüge über ihr eigenes Hoheitsgebiet zu verweigern.

ARTIKEL 11

TARIFE

1) Jede Vertragspartei erlaubt Tarife für Linienluftverkehrsdienste, die von jedem Luftverkehrsunternehmen auf der Grundlage kaufmännischer, marktbezogener Überlegungen festgelegt werden.

Interventionen der Parteien beschränken sich insbesondere auf:

- a)** die Verhinderung ungebührlich diskriminierender Tarife oder Praktiken;
- b)** den Schutz der Konsumenten vor Tarifen, die aufgrund des Missbrauchs einer beherrschenden Position oder von zwischen den Luftverkehrsbetreibern abgestimmten Praktiken unangemessen hoch oder ungebührlich restriktiv sind; und
- c)** den Schutz von Luftverkehrsunternehmen vor Tarifen, die aufgrund von direkten oder indirekten staatlichen Beihilfen oder Unterstützungen künstlich niedrig sind.

2) Für die Tarife für Linienluftverkehrsdienste zwischen den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien braucht nicht um eine Zulassung ersucht zu werden. Unbeschadet vorstehender Maßgabe müssen die Luftverkehrsunternehmen der Vertragsparteien weiterhin den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien auf Ersuchen sofortigen Zugang zu Informationen über historische, bestehende und angebotene Tarife zur Verfügung stellen; diese Informationen sind auf/in für die Luftfahrtbehörden akzeptable(m) Weise bzw. Format vorzulegen.

ARTIKEL 12

KOMMERZIELLE VERTRETUNG UND AKTIVITÄTEN

1) Den von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen ist es gestattet:

a) im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei Niederlassungen zur Förderung des Luftverkehrs und für den Verkauf von Flugtickets, sowie im Einklang mit den Gesetzen der anderen Vertragspartei andere für die Erbringung von Luftverkehrsleistungen erforderliche Einrichtungen einzurichten;

b) im Einklang mit den Gesetzen der jeweils anderen Vertragspartei über Einreise, Aufenthalt und Beschäftigung, das für die Erbringung von Luftverkehrsdiensten erforderliche Personal für die Bereiche Management, Verkauf, Technik, Betrieb und sonstige Spezialaufgaben in das Gebiet der anderen Vertragspartei zu holen und dort auf Dauer einzusetzen; und

c) sich im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei direkt und – nach Ermessen des Luftverkehrsunternehmens – durch seine Verkaufsbeauftragten im Verkauf von Luftbeförderungsleistungen zu betätigen.

2) Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei werden alle erforderlichen Schritte unternehmen, um sicherzustellen, dass die Vertretung der von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen ihre Tätigkeiten auf geordnete Weise wahrnehmen kann.

3) Die von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen haben das Recht, Luftbeförderungsdienstleistungen im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei zu verkaufen, und es steht jedermann frei, diese Beförderungsleistungen in der Währung des besagten Hoheitsgebiets oder in frei konvertierbaren Währungen anderer Länder im Einklang mit den geltenden Devisenbestimmungen zu kaufen.

ARTIKEL 13

BODENABFERTIGUNG

Jedes namhaft gemacht Luftverkehrsunternehmen ist berechtigt, im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei seine eigenen Bodenabfertigungsdienste („Selbstabfertigung“) bereitzustellen oder diese Dienste ganz oder teilweise nach seiner Wahl an einen der Lieferanten, welche zur Erbringung dieser Dienste berechtigt sind, unterzuvergeben. Soweit bzw. solange die Gesetze und Vorschriften für Bodenabfertigung im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei die Freiheit, diese Dienste oder die Selbstabfertigung unterzuvergeben, verhindern oder beschränken, wird jedes namhaft gemachte Luftverkehrsunternehmen auf nicht diskriminierende Weise hinsichtlich seines Zugangs zu Selbstabfertigungs- und Bodenabfertigungsdiensten, die von einem oder mehreren Lieferanten erbracht werden, behandelt.

„Selbstabfertigung“ bedeutet eine Situation, in der der Flughafenbenutzer direkt selbst eine oder mehrere Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten erbringt und keinen Vertrag irgendeiner Art mit einem Dritten für die Erbringung dieser Dienste abschließt; für die Anwendung dieser Festlegung gilt, dass die Flughafenbenutzer untereinander dann keine Dritten sind, wenn:

- a)** einer die Mehrheit des jeweils anderen besitzt, oder
- b)** ein einziges Gremium die Mehrheit an jedem besitzt.

ARTIKEL 14

KOOPERATIVE VEREINBARUNGEN

1) Bei der Ausführung oder beim Anbieten der Dienste auf den im Abkommen festgelegten Flugstrecken kann ein namhaft gemachtes Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei kooperative Marketingvereinbarungen wie z.B. Blocked-Space-Vereinbarungen oder Code-Sharing-Vereinbarungen abschließen mit:

- a) einem/mehreren namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen beider Vertragsparteien; und
- b) einem/mehreren Luftverkehrsunternehmen in einem Drittland, wobei gilt, dass falls dieses Drittland vergleichbare Abmachungen auf gegenseitiger Basis nicht genehmigt oder erlaubt, die Luftfahrtbehörden der betreffenden Vertragsparteien berechtigt sind, diese Abmachungen nicht anzunehmen; und
- c) Landverkehrsunternehmen.

2) Vorstehende Bestimmungen unterliegen jedoch den Bedingungen, dass alle an diesen Abmachungen beteiligten Luftverkehrsunternehmen:

- a) im Besitz geeigneter Verkehrsrechte sind und die Prinzipien der Vereinbarung erfüllen;
- b) Anforderungen an Sicherheit und andere Anforderungen erfüllen, die normalerweise von den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien auf diese Abmachungen angewandt werden; und
- c) den Konsumenten korrekte Informationen über die betreffenden Code-Sharing-Vereinbarungen oder Blocked-Space-Vereinbarungen geben.

3) Die Code-Sharing-Luftverkehrsunternehmen müssen den Luftfahrtbehörden die geeigneten nichtkommerziellen Dokumente für das beabsichtigte Code-Sharing oder Blocked-Space gemäß den nationalen Vorschriften einer jeden Vertragspartei mindestens 30 Tage vor dessen Einführung zur Genehmigung vorlegen.

ARTIKEL 15

UMRECHNUNG UND TRANSFER VON EINNAHMEN

Jede Vertragspartei gewährt den von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen das Recht, die über die Ausgaben hinausgehenden Einnahmen aus dem Hoheitsgebiet, in dem die Einnahmen getätigt wurden, frei im Einklang mit den geltenden Devisenbestimmungen in sein Heimatgebiet zu transferieren. Die Umrechnung der Einnahmen der namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen der einen Vertragspartei in die lokale Währung der anderen Vertragspartei erfolgt im Einklang mit den geltenden Devisenbestimmungen.

ARTIKEL 16

FAIRER WETTBEWERB UND STAATLICHE BEIHILFEN

1) Jede Vertragspartei gibt den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen beider Vertragsparteien in billiger und gleicher Weise Gelegenheit, bei der Durchführung des durch dieses Abkommen geregelten internationalen Luftverkehrs miteinander in Wettbewerb zu treten.

2) Jede Vertragspartei gestattet es jedem namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen, die Frequenz und die Kapazität der von diesem angebotenen internationalen Luftverkehrsleistungen auf Grund von kaufmännischen, marktbezogenen Überlegungen festzulegen. In Übereinstimmung mit diesem Recht beschränkt keine Vertragspartei einseitig das Verkehrsvolumen, die Frequenz oder Regelmäßigkeit von Luftverkehrsdiensten oder den/die Luftfahrzeugtyp/en, den/die die von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen einsetzen, es sei denn, dies ist aus zollrechtlichen, technischen, betrieblichen oder aus Umweltschutzgründen erforderlich, wobei einheitliche Bedingungen im Einklang mit Artikel 15 des Übereinkommens anzuwenden sind.

3) Luftverkehrsunternehmen, die von einer Vertragspartei namhaft gemacht werden, können den Luftfahrtbehörden der jeweils anderen Vertragspartei ihre Flugpläne mindestens dreißig (30) Tage vor dem vorgesehenen Datum ihrer Einführung zur Genehmigung vorlegen. Das gleiche Verfahren gilt für etwaige Änderungen der Flugpläne. In besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Luftfahrtbehörden verkürzt werden.

4) Keine der beiden Vertragsparteien darf es ihrem/ihren namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen gestatten, gemeinsam mit (einem) anderen Luftverkehrsunternehmen oder einzeln ihre dominante Marktposition auf eine Art und Weise auszunützen, die darauf abzielt, einen Mitbewerber massiv zu schwächen oder von einer Route auszuschließen, oder dies wahrscheinlich bewirkt.

5) Keine der beiden Vertragsparteien gewährt oder gestattet dem/den von ihr namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen staatliche Beihilfe(n) oder Unterstützung, welche die

Möglichkeit von Luftverkehrsunternehmen, auf billige und gleiche Weise in dem durch dieses Abkommen erfassten internationalen Luftverkehr miteinander in Wettbewerb zu treten, beeinträchtigen.

6) Unter staatlicher Beihilfe oder Unterstützung ist die auf Grundlage von Diskriminierung direkt oder indirekt von einem Staat oder einer öffentlichen oder privaten staatlich bestimmten oder kontrollierten Körperschaft für ein namhaft gemachtes Luftverkehrsunternehmen bereitgestellte Unterstützung zu verstehen. Hierzu zählen ohne Einschränkung der Ausgleich von betrieblichen Verlusten; die Bereitstellung von Kapital, nicht rückzahlbaren Zuschüssen oder Krediten zu bevorzugten Bedingungen; die Gewährung von finanziellen Vorteilen durch den Verzicht auf Gewinne oder die Beitreibung von fälligen Beträgen; den Verzicht auf eine normale Rendite auf eingesetzte öffentliche Mittel; Steuerbefreiungen; Ausgleich für von den öffentlichen Behörden auferlegte finanzielle Belastungen; oder diskriminierenden Zugang zu Flughafeneinrichtungen, Treibstoffen oder anderen für den gewöhnlichen Betrieb von Luftfahrtdiensten vernünftigerweise benötigten Einrichtungen.

7) Wenn eine Vertragspartei einem namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen im Hinblick auf unter diesem Abkommen betriebenen Leistungen staatliche Beihilfe oder Unterstützung gewährt, hat sie dieses Luftverkehrsunternehmen zu verpflichten, diese Beihilfe oder Unterstützung klar erkennbar und eigens in seinen Büchern anzuführen.

8) Hat eine Vertragspartei begründete Bedenken, dass die von ihr namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen diskriminiert werden oder unfairen Praktiken unterliegen, oder dass eine Beihilfe oder Unterstützung, die von der anderen Vertragspartei erwogen oder gewährt wird, sich nachteilig auf die Möglichkeit der Luftverkehrsunternehmen der ersten Vertragspartei auswirkt oder auswirken könnte, in billiger und gleicher Weise am Wettbewerb zur Bereitstellung von internationalen Luftverkehrsdiensten teilzunehmen, hat sie das Recht, die Ausübung der unter Artikel 3 dieses Abkommens angeführten Rechte des von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens auszusetzen, oder die Betriebsbewilligung zu widerrufen, oder solche Bedingungen wie sie sie für die Ausübung derartiger Rechte für notwendig erachtet, aufzuerlegen.

ARTIKEL 17

FLUGSICHERHEIT

1) Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei angenommenen Sicherheitsstandards in allen die Luftfahrzeugbesatzungen, Luftfahrzeuge oder deren Betrieb betreffenden Bereichen verlangen. Diese Konsultationen finden innerhalb von dreißig (30) Tagen nach dem Ersuchen statt.

2) Stellt eine Vertragspartei nach derartigen Konsultationen fest, dass in einem dieser Bereiche die andere Vertragspartei Sicherheitsstandards, die wenigstens den zu dieser Zeit gemäß dem Übereinkommen festgelegten Mindeststandards entsprechen, nicht wirksam aufrecht erhält und anwendet, so notifiziert die erste Vertragspartei der anderen Vertragspartei diese Feststellungen ebenso wie die zur Erfüllung dieser Mindeststandards als notwendig erachteten Schritte, und die andere Vertragspartei ergreift sodann entsprechende Abhilfemaßnahmen. Das Nichtergreifen geeigneter Maßnahmen seitens der anderen Vertragspartei innerhalb von fünfzehn (15) Tagen oder eines längeren einvernehmlich vereinbarten Zeitraums gilt als Grund für die Anwendung von Absatz (5) Artikel 4 (Namhaftmachung und Widerrufung) dieses Abkommens.

3) Unbeschadet der in Artikel 33 des Übereinkommens genannten Verpflichtungen wird vereinbart, dass jedes von den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei für Luftverkehrsdienste in das oder aus dem Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei betriebene Luftfahrzeug während seines Aufenthalts im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einer Überprüfung durch die bevollmächtigten Vertreter der anderen Vertragspartei an Bord und rund um das Luftfahrzeug unterzogen werden kann, um sowohl die Gültigkeit der Papiere des Luftfahrzeugs sowie der Besatzungsmitglieder als auch den augenscheinlichen Zustand des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung zu überprüfen (in diesem Artikel als „Vorfeldinspektion“ bezeichnet), sofern dies nicht zu einer ungebührlichen Verzögerung führt.

4) Sollte eine oder eine Reihe derartiger Vorfeldinspektion/en Anlass geben zu:

a) ernststen Bedenken, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht den zu dieser Zeit in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen festgelegten Mindeststandards entspricht, oder

b) ernststen Bedenken, dass die zu diesem Zeitpunkt in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen festgelegte Wartung nicht effektiv durchgeführt wird bzw. dass die Sicherheitsstandards nicht entsprechend angewendet werden,

steht es der die Inspektion durchführenden Vertragspartei im Sinne von Artikel 33 des Übereinkommens frei, daraus zu schließen, dass die Anforderungen, unter denen das Zeugnis bzw. die Erlaubnisscheine für das Luftfahrzeug oder für die Besatzung dieses Luftfahrzeugs ausgestellt oder für gültig erklärt wurden, bzw. die Auflagen für den Betrieb des Luftfahrzeugs, nicht wenigstens den in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen festgelegten Mindeststandards entsprechen.

5) Für den Fall, dass der Zutritt zum Zwecke der Durchführung einer Vorfeldinspektion an einem von (einem) namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei betriebenen Luftfahrzeug gemäß Absatz (3) dieses Artikels von einem Vertreter des/der besagten Luftverkehrsunternehmen(s) verwehrt wird, steht es der anderen Vertragspartei frei, daraus zu schließen, dass dies zu ernststen Bedenken gemäß Absatz (4) oben Anlass gibt, und sodann die in diesem Absatz genannten Schlussfolgerungen zu ziehen.

6) Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebsbewilligung eines namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens/namhaft gemachter Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei unverzüglich auszusetzen oder abzuändern, falls die erste Vertragspartei aufgrund einer oder mehrerer Vorfeldinspektion(en), der Verweigerung des Zugangs zwecks Vorfeldinspektion, aufgrund von Konsultationen oder aus einem anderen Grund zu dem Schluss kommt, dass eine sofortige Maßnahme für die Sicherheit des Flugbetriebs unbedingt erforderlich ist.

7) Jede von einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit den oben genannten Absätzen (2) oder (6) getroffenen Maßnahme wird beendet, sobald der Grund für das Ergreifen dieser Maßnahme wegfällt.

8) Sofern die Republik Österreich ein Luftverkehrsunternehmen namhaft gemacht hat, dessen gesetzliche Kontrolle von einem Mitgliedsstaat der Europäischen Union ausgeübt und aufrecht erhalten wird, gelten die Rechte der anderen Vertragspartei gemäß diesem Artikel gleichermaßen im Hinblick auf die Übernahme, Anwendung oder Aufrechterhaltung von Sicherheitsstandards durch den besagten anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Union sowie im Hinblick auf die Betriebsbewilligung dieses Luftverkehrsunternehmens.

ARTIKEL 18

LEASINGVEREINBARUNGEN

Die namhaft gemachten Luftfahrtgesellschaften einer jeden Vertragspartei sind befugt, samt Besatzung geleaste Luftfahrzeuge (Wet-Leasing) einer anderen Luftfahrtgesellschaft desselben Vertragspartners oder aus einem Mitgliedsstaat der Europäischen Union einzusetzen, sofern das Luftfahrzeug und die Besatzung die Anforderungen beider Vertragsparteien erfüllen.

ARTIKEL 19

LUFTSICHERHEIT

1) Im Einklang mit ihren Rechten und Pflichten gemäß dem Völkerrecht bekräftigen die Vertragsparteien erneut, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der zivilen Luftfahrt vor widerrechtlichen Störungen zu schützen, fester Bestandteil dieses Abkommens ist.

2) Die Vertragsparteien handeln dabei insbesondere im Einklang mit den Bestimmungen folgender Übereinkommen:

- a)** Das Übereinkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen², unterzeichnet in Tokio am 14. September 1963;
- b)** Das Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen³, unterzeichnet in Den Haag am 16. Dezember 1970;
- c)** Das Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt⁴, unterzeichnet in Montreal am 23. September 1971;
- d)** Das Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der Internationalen Zivilluftfahrt dienen⁵, unterzeichnet in Montreal am 24. Februar 1988;
- e)** Das Übereinkommen über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zweck des Aufspürens⁶, unterzeichnet in Montreal am 1. März 1991,

sowie jede sonstige multilaterale Vereinbarung, welche die Sicherheit der Luftfahrt regelt und für beide Vertragsparteien verbindlich ist.

² Kundgemacht in BGBl. Nr. 247/1974 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 2/2008.

³ Kundgemacht in BGBl. Nr. 249/1974.

⁴ Kundgemacht in BGBl. Nr. 248/1974.

⁵ Kundgemacht in BGBl. Nr. 63/1990.

⁶ Kundgemacht in BGBl. III Nr. 135/1999 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 2/2008.

3) Die Vertragsparteien handeln in ihren beiderseitigen Beziehungen entsprechend den von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation festgelegten und dem Chicagoer Übereinkommen als Anhänge hinzugefügten Luftsicherheitsstandards, sofern die besagten Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, dass die Betreiber von in ihren Ländern eingetragenen Luftfahrzeugen oder die Betreiber von Luftfahrzeugen, welche ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien haben, oder, im Falle der Republik Österreich, die Betreiber von Luftfahrzeugen, die entsprechend der EU-Verträge in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassen sind und über gültige Betriebsgenehmigungen nach dem Recht der Europäischen Union verfügen, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet im Einklang mit diesen Luftsicherheitsstandards handeln.

4) Die Vertragsparteien gewähren einander auf Verlangen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge und sonstige widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie alle sonstigen Bedrohungen der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

5) Beide Vertragsparteien kommen überein, ihre Betreiber von Luftfahrzeugen dazu zu verpflichten, beim Ausfliegen aus oder beim Aufenthalt in dem Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei die Luftfahrtsicherheitsbestimmungen gemäß dem im jeweiligen Land geltenden Recht, einschließlich im Falle der Republik Österreich des Rechts der Europäischen Union, einzuhalten.

6) Jede Vertragspartei stellt sicher, dass innerhalb ihres Hoheitsgebiets geeignete Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzungen, aufgegebenem Gepäck und Handgepäck sowie Fracht und Bordvorräten vor und während des Einsteigens bzw. Beladens wirksam angewandt werden.

7) Jede Vertragspartei sagt außerdem eine wohlwollende Prüfung jedes Ersuchens der anderen Vertragspartei bezüglich angemessener besonderer Sicherheitsmaßnahmen zu Abwendung einer bestimmten Bedrohung zu.

8) Im Falle einer tatsächlichen oder drohenden widerrechtlichen Inbesitznahme von Zivilluftfahrzeugen oder von sonstigen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit von Luftfahrzeugen, ihren Fluggästen und Besatzungen, von Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen unterstützen die Vertragsparteien einander durch Erleichterung der Kommunikation und sonstige geeignete Maßnahmen, die der schnellen und sicheren Beendigung eines solchen Zwischenfalls oder einer solchen Bedrohung dienen.

9) Hat eine Vertragspartei triftige Gründe anzunehmen, dass die andere Vertragspartei von den Luftfahrtsicherheitsbestimmungen dieses Artikels abweicht, können die Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei unverzüglich Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei verlangen. Die Nichterzielung einer zufrieden stellenden Einigung innerhalb eines (1) Monats nach diesem Ersuchen gilt als Grund für die Anwendung von Absatz (5) des Artikels 4 dieses Abkommens (Namhaftmachung und Widerrufung). Wenn eine Notlage dies erfordert, kann jede Vertragspartei vor Ablauf eines Monats vorläufige Maßnahmen ergreifen.

ARTIKEL 20

BEISTELLUNG VON STATISTIKEN

Die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei stellen, vorbehaltlich der geltenden Gesetze und Rechtsvorschriften einer jeden Vertragspartei, den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei nach deren Ersuchen solche statistischen Unterlagen zur Verfügung, wie sie vernünftigerweise zu Informationszwecken erforderlich sind.

ARTIKEL 21

KONSULTATIONEN

- 1)** Auf Wunsch einer Vertragspartei konsultieren die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien einander von Zeit zu Zeit, um eine enge Zusammenarbeit betreffend alle Fragen im Zusammenhang mit der Auslegung und Anwendung dieses Abkommens sicherzustellen.
- 2)** Diese Konsultationen beginnen innerhalb eines Zeitraums von sechzig (60) Tagen ab Ersuchen einer Vertragspartei.

ARTIKEL 22

ABÄNDERUNGEN

- 1)** Wenn eine Vertragspartei es für wünschenswert erachtet, eine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so kann sie jederzeit um Konsultationen mit der anderen Vertragspartei ersuchen. Diese Konsultationen (die durch Gespräche zwischen den Luftfahrtbehörden vorbereitet werden können) beginnen innerhalb eines Zeitraums von sechzig (60) Tagen ab Ersuchen, sofern nicht beide Vertragsparteien eine Verlängerung dieses Zeitraums vereinbaren.
- 2)** Auf diese Weise vereinbarte Änderungen müssen von jeder Vertragspartei genehmigt werden und treten am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Monat, in dem die beiden Vertragsparteien einander durch diplomatischen Notenwechsel die Notifikation übermittelt haben, dass in den Staaten der Vertragsparteien die innerstaatlichen rechtlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind, in Kraft.
- 3)** Änderungen des Anhangs zu diesem Abkommen können direkt zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden und treten an dem Tag in Kraft, an dem die Vertragsparteien durch diplomatischen Notenwechsel die letzte schriftliche Notifikation erhalten, dass die innerstaatlichen rechtlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind.

ARTIKEL 23

BEILEGUNG VON MEINUNGSVERSCHIEDENHEITEN

- 1)** Im Falle von Meinungsverschiedenheiten zwischen den Vertragsparteien bezüglich der Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens versuchen die Vertragsparteien, diese zunächst auf dem Verhandlungswege beizulegen.
- 2)** Wenn es den Vertragsparteien nicht gelingt, eine Einigung auf dem Verhandlungswege herbeizuführen, können sie vereinbaren, die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsrichter zur Entscheidung vorzutragen, oder sie auf Wunsch einer Vertragspartei einem aus drei Schiedsrichtern bestehenden Schiedsgericht zur Entscheidung vorzulegen, wobei jede Vertragspartei je einen Schiedsrichter benennt und der dritte von den beiden derart benannten Schiedsrichtern bestellt wird.
- 3)** Jede Vertragspartei bestellt einen Schiedsrichter innerhalb eines Zeitraums von sechzig (60) Tagen nach Erhalt einer von der anderen Vertragspartei auf diplomatischem Wege übermittelten Notifikation, in der diese um eine schiedsgerichtliche Beilegung der Meinungsverschiedenheit ersucht, und der dritte Schiedsrichter wird innerhalb von weiteren sechzig (60) Tagen bestellt.
- 4)** Wenn eine der Vertragsparteien innerhalb der genannten Frist keinen Schiedsrichter bestellt oder der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der genannten Frist bestellt wird, kann der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation von einer Partei ersucht werden, je nach Erfordernis einen oder mehrere Schiedsrichter zu bestellen. In diesem Falle ist der dritte Schiedsrichter Angehöriger eines Drittstaates, sitzt dem Schiedsgericht vor und legt den Ort der Schiedsgerichtsverhandlung fest. Wenn der Präsident der Ansicht ist, dass dieser Schiedsrichter Angehöriger eines Staates ist, der im Hinblick auf die Meinungsverschiedenheit nicht als neutral anzusehen ist, nimmt der dienstälteste Vizepräsident, der nicht aus demselben Grund auszuschließen ist, die Bestellungen vor. Das Schiedsgericht trifft seine Entscheidung durch Stimmenmehrheit.

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

6) Für den Fall, dass bzw. solange eine Vertragspartei einer gemäß Absatz (2) dieses Artikels ergangenen Entscheidung nicht Folge leistet, kann die andere Vertragspartei Rechte oder Vorrechte, die sie der in Verzug befindlichen Vertragspartei oder einem in Verzug befindlichen namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen kraft dieses Abkommens eingeräumt hat, einschränken, aussetzen oder widerrufen.

7) Die Kosten des Schiedsgerichtes, einschließlich Honorare und Auslagen der Schiedsrichter, werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Alle dem Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation im Zusammenhang mit dem Verfahren gemäß Absatz (4) dieses Artikels entstehenden Kosten gelten als Teil der Kosten des Schiedsgerichtes.

ARTIKEL 24

BEENDIGUNG

1) Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich auf diplomatischem Wege ihren Entschluss bekannt geben, dieses Abkommen zu kündigen. Eine solche Benachrichtigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde zu übermitteln.

2) In einem solchen Fall tritt das Abkommen zwölf (12) Monate nach dem Zeitpunkt des Erhalts der Kündigung durch die andere Vertragspartei außer Kraft, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieses Zeitraums einvernehmlich zurückgezogen wird. Bei Nichtvorliegen einer Empfangsbestätigung seitens der anderen Vertragspartei gilt die Kündigung vierzehn (14) Tage nach Erhalt der Kündigung durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation als eingegangen.

ARTIKEL 25

REGISTRIERUNG

Dieses Abkommen sowie Änderungen desselben sind bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zu registrieren.

ARTIKEL 26

INKRAFTTRETEN

Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Monat, in dem die beiden Vertragsparteien einander durch auf diplomatischem Wege übermittelte Notifikation darüber informiert haben, dass in den Staaten der Vertragsparteien die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind, in Kraft.

Zu Urkund dessen haben die von den jeweiligen Regierungen ordnungsgemäß befugten unterfertigten Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen in Wien am 11. des Monats Juni 2014 in deutscher, armenischer, und englischer Sprache, wobei alle Texte gleichermaßen authentisch sind. Bei unterschiedlicher Auslegung der Bestimmungen ist der englische Wortlaut maßgebend.

**FÜR DIE ÖSTERREICHISCHE
BUNDESREGIERUNG**

**FÜR DIE REGIERUNG DER
DER REPUBLIK ARMENIEN**

Doris Bures

Karen Chshamarityan

ANHANG

Abschnitt I:

A. Das/Die von der Österreichischen Bundesregierung namhaft gemachte/n Luftverkehrsunternehmen ist/sind berechtigt, Linienluftverkehrsdienste in beiden Richtungen auf den nachstehend genannten Flugstrecken zu betreiben:

Ausgangspunkte:	Zwischenpunkte:	Zielpunkte:	Punkte darüber hinaus:
Punkte in Österreich	Alle Punkte	Punkte in Armenien	Alle Punkte

B. Das/Die von der Republik Armenien namhaft gemachte/n Luftverkehrsunternehmen ist/sind berechtigt, Linienluftverkehrsdienste in beiden Richtungen auf den nachstehend genannten Flugstrecken zu betreiben:

Ausgangspunkte:	Zwischenpunkte:	Zielpunkte:	Punkte darüber hinaus:
Punkte in Armenien	Alle Punkte	Punkte in Österreich	Alle Punkte

Abschnitt II:

Alle Zwischenpunkte und Punkte darüber hinaus können von dem/den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen einer jeden Vertragspartei ohne Ausübung der Verkehrsrechte der Fünften Luftfreiheit bedient werden.

Die Ausübung der Verkehrsrechte der Fünften Luftfreiheit kann von den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien vereinbart werden.

Abschnitt III:

Das/Die von einer Vertragspartei namhaft gemachte/n Luftverkehrsunternehmen kann/können es auf beliebigen oder allen Flügen unterlassen, Zwischenpunkte und/oder Punkte darüber hinaus anzufliegen, vorausgesetzt die vereinbarten Luftverkehrsdienste auf dieser Flugstrecke beginnen und enden im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei.