

**LUFTVERKEHRSABKOMMEN
ZWISCHEN
DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG
UND
DER REGIERUNG DER REPUBLIK RUANDA**

Die österreichische Bundesregierung und die Regierung der Republik Ruanda (im Folgenden als „Vertragsparteien“ bezeichnet),

die Parteien des Übereinkommens über die Internationale Zivilluftfahrt¹ sind, das am 7. Dezember 1944 in Chicago verabschiedet wurde,

haben

in dem Wunsch, ihre gegenseitigen Beziehungen auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt zu fördern und ein Abkommen zum Zwecke der Einrichtung von Luftverkehrsdiensten zwischen ihren jeweiligen Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen,

in dem Wunsch, ein internationales Luftverkehrssystem auf der Grundlage eines fairen Wettbewerbs zwischen den Fluggesellschaften auf dem Markt zu fördern;

in dem Wunsch, die Ausweitung der Möglichkeiten des internationalen Luftverkehrs zu erleichtern,

in dem Wunsch, ein Höchstmaß an Sicherheit im internationalen Luftverkehr zu gewährleisten, und unter Bekräftigung ihrer ernsten Besorgnis über Handlungen oder Bedrohungen gegen die Sicherheit von Luftfahrzeugen, die die Sicherheit von Personen oder Vermögen gefährden, sich nachteilig auf den Betrieb von Flugdiensten auswirken und das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Sicherheit der Zivilluftfahrt untergraben,

Folgendes vereinbart:

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

Artikel 1	Definitionen
Artikel 2	Gewährung von Rechten
Artikel 3	Benennung und Genehmigung
Artikel 4	Widerruf einer Genehmigung
Artikel 5	Anwendung von Gesetzen und Vorschriften
Artikel 6	Befreiung von Steuern, Zöllen und anderen Abgaben
Artikel 7	Besteuerung
Artikel 8	Direkter Transitverkehr
Artikel 9	Kapazität und fairer Wettbewerb
Artikel 10	Preisgestaltung
Artikel 11	Vertretung von Fluggesellschaften und Verkauf
Artikel 12	Bodenabfertigung
Artikel 13	Leasing
Artikel 14	Code-Sharing
Artikel 15	Intermodaler Verkehr
Artikel 16	Wartung, Instandhaltung oder Reparatur von Luftfahrzeugen
Artikel 17	Benutzungsgebühren
Artikel 18	Flugsicherheit
Artikel 19	Sicherheit im Luftverkehr
Artikel 20	Anerkennung von Zertifikaten und Lizenzen
Artikel 21	Soziale Aspekte
Artikel 22	Umweltschutz
Artikel 23	Beilegung von Streitigkeiten
Artikel 24	Änderungen
Artikel 25	Multilaterale Vereinbarungen
Artikel 26	Bereitstellung von Statistiken
Artikel 27	Beendigung
Artikel 28	Registrierung bei der ICAO
Artikel 29	Inkrafttreten
Anhang	

Artikel 1

Definitionen

Für die Zwecke dieses Abkommens, sofern nicht anders angegeben, bedeutet der Begriff:

1. „Luftfahrtbehörden“ im Falle Ruandas das für die Zivilluftfahrt zuständige Ministerium und im Falle Österreichs das Ministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sowie jede Person oder Stelle, die befugt ist, Aufgaben, die gegenwärtig von den genannten Luftfahrtbehörden wahrgenommen werden, wahrzunehmen oder ähnliche Funktionen auszuüben;
2. „Abkommen“ dieses Abkommen, dessen Anhang und alle Änderungen des Abkommens oder des Anhangs;
3. „Übereinkommen“ das Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, das am 7. Dezember 1944 in Chicago verabschiedet wurde, und schließt jede Änderung ein, die nach Artikel 94 Punkt a des Übereinkommens in Kraft getreten ist und von beiden Vertragsparteien ratifiziert wurde, sowie jede Anlage oder jede Änderung dazu, die nach Artikel 90 des Übereinkommens angenommen wurde, soweit diese Anlage oder Änderung zum entsprechenden Zeitpunkt für die beiden Vertragsparteien wirksam ist;
4. „benanntes Luftfahrtunternehmen“ ein gemäß Artikel 3 dieses Abkommens benanntes und genehmigtes Luftfahrtunternehmen;
5. „Preis“ alle Tarife, Abgaben oder Gebühren für die Beförderung von Fluggästen (und ihrem Gepäck) und/oder Fracht (ausgenommen Post) im Luftverkehr, einschließlich der Beförderung auf dem Landweg in Verbindung mit dem internationalen Luftverkehr, sofern zutreffend, die von den Fluggesellschaften oder ihren Agenten erhoben werden, sowie die Bedingungen für die Verfügbarkeit solcher Tarife, Abgaben oder Gebühren;
6. „Gebiet“, „Flugdienst“, „internationaler Flugdienst“, „Fluggesellschaft“ und „Zwischenlandung zu verkehrsfremden Zwecken“ die in Artikel 2 und 96 des Übereinkommens festgelegte Bedeutung;
7. „intermodaler Verkehr“ die öffentliche Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post mit Luftfahrzeugen und einem oder mehreren Landverkehrsmitteln, einzeln oder in Kombination, gegen Entgelt oder Miete;
8. „Benutzungsgebühr“ eine Gebühr, die bei Fluggesellschaften für die Bereitstellung von Flughafen-, Flugnavigations- oder Luftsicherheitseinrichtungen oder -diensten, einschließlich damit zusammenhängender Dienste und Einrichtungen, erhoben wird;
9. „Selbstabfertigung“ eine Situation, in der ein Flughafennutzer eine oder mehrere Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten direkt für sich selbst erbringt und keinen Vertrag jeglicher Art mit einem Dritten über die Erbringung dieser Dienste abschließt; für die Zwecke dieser Definition gelten Flughafennutzer untereinander nicht als Dritte, wenn
 - a) einer die Mehrheit an dem anderen hält, oder
 - b) eine Einrichtung eine Mehrheitsbeteiligung an den beiden hat;
10. „staatliche Subvention oder Unterstützung“ die Bereitstellung von Unterstützung in diskriminierender Weise für ein benanntes Luftfahrtunternehmen, direkt oder indirekt, durch den Staat oder durch eine vom Staat benannte oder kontrollierte öffentliche oder private Stelle. Dieser Begriff schließt die Verrechnung von Betriebsverlusten, die Bereitstellung von Kapital, nicht rückzahlbaren Zuschüssen oder Darlehen zu Vorzugsbedingungen, die Gewährung finanzieller Vorteile durch Verzicht auf Gewinne oder Rückforderung fälliger Beträge, den Verzicht auf eine übliche Rendite auf die verwendeten öffentlichen Mittel, Steuerbefreiungen, Kompensation für finanzielle Belastungen, die von den Behörden

auferlegt werden, oder diskriminierenden Zugang zu Flughafeneinrichtungen, Treibstoffen oder anderen angemessenen Einrichtungen, die für den normalen Betrieb der Flugdienste erforderlich sind, uneingeschränkt ein;

11. Die Bezugnahmen in diesem Abkommen auf Staatsangehörige der Republik Österreich sind als Bezugnahmen auf Staatsangehörige der Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu verstehen.

12. Die Bezugnahmen in diesem Abkommen auf Luftfahrtunternehmen der Republik Österreich sind als Bezugnahmen auf die von der Republik Österreich benannten Luftfahrtunternehmen zu verstehen.

13. Der Begriff „EU-Verträge“ bezeichnet den Vertrag über die Europäische Union und den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

14. Der Begriff „festgelegte Strecke“ bedeutet eine im Anhang zu diesem Abkommen festgelegte Strecke.

Artikel 2 *Gewährung von Rechten*

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei folgenden Rechte in Bezug auf die internationalen Luftverkehrsdienste:

- a. das Recht, ihr Gebiet ohne Landung zu überfliegen;
- b. das Recht, in ihrem Gebiet zu verkehrsfremden Zwecken Zwischenlandungen zu machen.

2. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Artikel des Abkommens aufgeführten Rechte zum Zwecke des Betriebs internationaler Luftverkehrsdienste auf den im Anhang zu diesem Abkommen aufgeführten Strecken. Diese Dienste und Strecken werden im Folgenden als „vereinbarte Dienste“ bzw. „festgelegte Strecken“ bezeichnet. Das (die) von jeder Vertragspartei benannte(n) Luftfahrtunternehmen, das (die) einen vereinbarten Dienst auf einer bestimmten Strecke betreibt (betreiben), hat (haben) zusätzlich zu den in Absatz 1 dieses Artikels genannten Rechten das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei an den für diese Strecke im Anhang aufgeführten Punkten Zwischenlandungen im Gebiet der anderen Vertragspartei zu machen, um Fluggäste, Fracht und Post im internationalen Verkehr einzeln oder kombiniert aufzunehmen und/oder abzusetzen.

Die Erteilung von Verkehrsrechten gemäß Absatz (2) umfasst nicht die Gewährung des Rechts, Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post zwischen Punkten im Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die die Rechte gewährt, und Punkten im Hoheitsgebiet eines Drittlandes oder umgekehrt zu befördern (Rechte der „fünften Freiheit“). Die Verkehrsrechte der fünften Freiheit werden nur auf der Grundlage der Genehmigung der Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien gemäß dem Anhang gewährt.

3. In jedem Segment oder Segmenten der oben genannten Strecken kann jedes benannte Luftfahrtunternehmen Leistungen des internationalen Luftverkehrs ohne jegliche Einschränkung in Bezug auf Änderungen des Typs oder der Anzahl der eingesetzten Flugzeuge an jedem Punkt der Strecke erbringen.

4. Dieses Abkommen räumt in keinem Fall einer benannten Fluggesellschaft einer Vertragspartei das Recht ein, im Gebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Fracht und Post aufzunehmen, die gegen Entgelt oder Gebühr befördert werden und für einen anderen Punkt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind.

Artikel 3

Benennung und Genehmigung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen für den Zweck zu benennen, die vereinbarten Dienste auf den angegebenen Strecken zu betreiben, und diese Benennungen zurückzuziehen oder zu ändern. Diese Benennungen werden schriftlich vorgenommen und der anderen Vertragspartei auf diplomatischem Wege übermittelt.

2. Nach Erhalt einer solchen Benennung und der Anträge des benannten Luftfahrtunternehmens in der Form und Art, die für Betriebsgenehmigungen und technische Erlaubnisse vorgeschrieben sind, erteilt die andere Vertragspartei die entsprechenden Genehmigungen und Erlaubnisse mit minimaler verfahrenstechnischer Verzögerung, vorausgesetzt, dass

- a) im Falle eines von Ruanda benannten Luftfahrtunternehmens:
 - (i) es seinen Hauptgeschäftssitz im Hoheitsgebiet Ruandas hat und über eine Lizenz in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht Ruandas verfügt, und
 - (ii) Ruanda eine wirksame behördliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen ausübt und aufrechterhält; und
- b) im Falle eines von Österreich benannten Luftfahrtunternehmens:
 - (i) es gemäß den EU-Verträgen seinen Sitz im Hoheitsgebiet Österreichs hat und über eine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union verfügt; und
 - (ii) der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige Mitgliedstaat der Europäischen Union eine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen ausübt und aufrechterhält und die zuständige Luftfahrtbehörde in der Benennung eindeutig angegeben ist; und
 - (iii) sich das Luftfahrtunternehmen unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder Staaten der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder von Staatsangehörigen dieser Staaten befindet und von diesen Staaten tatsächlich kontrolliert wird.
- c) das benannte Luftfahrtunternehmen qualifiziert ist, die Bedingungen zu erfüllen, die nach den Gesetzen und sonstigen Vorschriften bestimmt sind, die von der Vertragspartei, die den Antrag oder die Anträge prüft, normalerweise auf die Durchführung internationaler Luftverkehrsdienste angewandt werden.

3. Sofern ein Luftfahrtunternehmen auf diese Weise benannt und zugelassen wurde, kann es den vereinbarten Betrieb jederzeit beginnen, vorausgesetzt, dass die Fluggesellschaft alle anwendbaren Bestimmungen des Abkommens einhält.

Artikel 4

Widerruf einer Genehmigung

1. Jede Vertragspartei kann die Betriebsgenehmigung oder technische Erlaubnisse eines von der anderen Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmens widerrufen, aussetzen oder einschränken, wenn:

- a) im Falle eines von Ruanda benannten Luftfahrtunternehmens:
 - (i) es seinen Hauptgeschäftssitz nicht mehr im Hoheitsgebiet Ruandas hat, und nicht gemäß dem anwendbaren Recht Ruandas lizenziert ist; oder
 - (ii) Ruanda keine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen aufrechterhält; oder

(b) im Falle eines von Österreich benannten Luftfahrtunternehmens:

- (i) es seinen Sitz nicht mehr im Hoheitsgebiet Österreichs gemäß den EU-Verträgen hat oder über keine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union mehr verfügt; oder
- (ii) der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige Mitgliedstaat der Europäischen Union keine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen ausübt oder diese nicht aufrechterhält oder wenn die zuständige Luftfahrtbehörde in der Benennung nicht eindeutig angegeben ist; oder
- (iii) sich das Luftfahrtunternehmen nicht unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder von Staatsangehörigen dieser Staaten befindet oder von diesen Staaten nicht tatsächlich kontrolliert wird.

c) das Luftfahrtunternehmen die in Artikel 5 dieses Abkommens genannten Gesetze und Vorschriften nicht eingehalten hat.

2. Sofern kein sofortiger Widerruf, keine sofortige Aussetzung oder Auferlegung der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Bedingungen erforderlich sind, um weitere Verstöße gegen Gesetze und/oder Vorschriften zu verhindern, oder sofern die Aspekte des fairen Wettbewerbs, der Sicherheit oder der Gefahrenabwehr keine Maßnahmen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der Artikel 12 (Kapazität und fairer Wettbewerb), 13 (Flugsicherheit) oder 14 (Sicherheit im Luftverkehr) erfordern, darf dieses Recht nur nach Beratungen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ausgeübt werden. Diese Beratungen beginnen innerhalb eines Zeitraums von fünfzehn (15) Tagen nach dem Datum eines Ersuchens um Beratung oder nach anderweitiger Vereinbarung zwischen den Vertragsparteien.

Artikel 5

Anwendung von Gesetzen und Vorschriften

1. Die Gesetze und sonstigen Vorschriften einer Vertragspartei für den Einflug in ihr oder den Ausflug aus ihrem Gebiet von Luftfahrzeugen, die im internationalen Luftverkehr eingesetzt werden, oder für den Betrieb und die Navigation solcher Luftfahrzeuge während ihres Aufenthalts in diesem Gebiet gelten für die benannte(n) Luftverkehrsgesellschaft(en) der anderen Vertragspartei.

2. Die Gesetze und sonstigen Vorschriften einer Vertragspartei, die die Einreise von Fluggästen, Besatzung, Fracht oder Post in ihr Gebiet, den Aufenthalt in diesem Gebiet oder den Abflug aus diesem Gebiet regeln, wie z.B. die Formalitäten für Ein- und Ausreise, Auswanderung und Einwanderung, Zoll, Gesundheit und Quarantäne, gelten für die Fluggäste, Besatzung, Fracht und Post, die mit Luftfahrzeugen der benannten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei befördert werden, solange sie sich in diesem Gebiet befinden.

3. Jede Vertragspartei erlaubt den benannten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei in ihrem Hoheitsgebiet Maßnahmen (z.B. den Einsatz von Dokumentenspezialisten), um sicherzustellen, dass nur Personen befördert werden, welche die notwendigen Voraussetzungen für die Einreise in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei oder die Durchreise durch dieses erfüllen und im Besitz der erforderlichen Reisedokumente sind.

4. Jede Vertragspartei nimmt eine Person, die sich vor Boarding in ihrem Hoheitsgebiet aufgehalten hat und auf dem Zielflughafen für nicht einreiseberechtigt befunden wurde, und der daher die Einreise verweigert wurde, zum Zweck der Untersuchung in ihr Hoheitsgebiet zurück. Sollte eine Person, die für nicht einreiseberechtigt befunden wurde, nicht oder nicht mehr im Besitz ihrer Reisedokumente sein oder sollten ihre Reisedokumente vernichtet sein, akzeptiert eine Vertragspartei stattdessen ein von den Behörden der anderen Vertragspartei ausgestelltes Dokument, das die Umstände des Boardings und der Ankunft bescheinigt.

5. Jede Vertragspartei übermittelt der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen Kopien der in diesem Artikel genannten einschlägigen Gesetze und sonstigen Vorschriften.

Artikel 6

Befreiung von Steuern, Zöllen und anderen Abgaben

1. Die Luftfahrzeuge, die im internationalen Luftverkehr von einem benannten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei eingesetzt werden, deren üblichen Ausrüstungsgegenstände, Ersatzteile, Treibstoff- und Schmiermittelvorräte sowie Bordvorräte des Luftfahrzeugs (einschließlich der Nahrungsmittel, Getränke und Tabakwaren), die sich an Bord des Luftfahrzeugs befinden, sind bei der Ankunft im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei von allen Steuern, Zöllen, Inspektionsgebühren und ähnlichen Abgaben befreit, sofern diese Ausrüstungsgegenstände, Ersatzteile, Vorräte und Waren bis zu dem Zeitpunkt an Bord des Luftfahrzeugs bleiben, zu dem sie wiederausgeführt oder auf Flügen über diesem Gebiet in dem Luftfahrzeug verwendet oder verbraucht werden.

2. Von den in Absatz 1 dieses Artikels genannten Steuern, Zöllen, Gebühren und Abgaben sind ferner, mit Ausnahme von Gebühren, die auf den Kosten der erbrachten Dienstleistung beruhen, befreit:

a) Bordvorräte des Luftfahrzeugs, die im Gebiet einer Vertragspartei innerhalb angemessener Grenzen zur Verwendung in einem abfliegenden Luftfahrzeug, das im internationalen Luftverkehrsdienst eines von der anderen Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmens eingesetzt wird, an Bord genommen werden;

b) Ersatzteile, einschließlich der Motoren, die in das Gebiet einer Vertragspartei zur Instandhaltung oder Reparatur von Luftfahrzeugen eingeführt werden, die im Rahmen eines internationalen Luftverkehrsdienstes eines von der anderen Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmens eingesetzt werden;

c) Treibstoff, Schmierstoffe und technische Verbrauchsgüter, die in das Gebiet einer Vertragspartei zur Verwendung in einem internationalen Luftverkehrsdienst eines von der anderen Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmens eingeführt oder dort geliefert werden, auch wenn diese Vorräte auf dem Teil des Fluges verbraucht werden sollen, der über dem Gebiet der erstgenannten Vertragspartei verläuft, in dem sie an Bord genommen werden.

d) Luftverkehrsdokumente, wie z.B. Flugscheine und Luftfrachtbriefe, sowie Werbe- und Verkaufsförderungsmaterial innerhalb angemessener Grenzen, die zur Verwendung durch ein von einer Vertragspartei benanntes Luftfahrtunternehmen bestimmt sind und in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingeführt werden.

3. In Bezug auf die in Absatz 2 dieses Artikels genannten Materialien kann verlangt werden, dass sie unter Überwachung oder Kontrolle durch den Zoll aufbewahrt werden.

4. Die reguläre Luftfahrzeugausrüstung sowie die Materialien, Vorräte und Ersatzteile, die normalerweise an Bord von Luftfahrzeugen aufbewahrt werden, die von einem benannten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei betrieben werden, dürfen im Gebiet der anderen Vertragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieser Vertragspartei entladen werden. In diesem Fall können sie bis zu ihrer Wiederausfuhr oder bis zu ihrer anderweitigen zollrechtlichen Verwertung unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden.

5. Das Gepäck und die Fracht im direkten Transit durch das Gebiet einer Vertragspartei sind von Steuern, Zöllen, Gebühren und anderen ähnlichen Abgaben, die nicht auf den Kosten der Dienstleistungen bei Ankunft oder Abreise beruhen, befreit.

6. Die in diesem Artikel vorgesehenen Befreiungen gelten auch, wenn die benannten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei mit einem anderen Luftfahrtunternehmen, dem von der anderen Vertragspartei ebenfalls derartige Befreiungen gewährt werden, Verträge über die Leihe oder die Verbringung der in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels genannten Gegenstände in das Gebiet der anderen Vertragspartei geschlossen haben.

Artikel 7

Besteuerung

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

2. Das Kapital, das durch im internationalen Verkehr eingesetzte Luftfahrzeuge und durch zum Betrieb dieser Luftfahrzeuge gehörendes bewegliches Vermögen repräsentiert wird, kann nur im Gebiet der Vertragspartei besteuert werden, in deren Hoheitsgebiet sich der Ort der tatsächlichen Geschäftsleitung des Unternehmens befindet.

3. Besteht zwischen den Vertragsparteien eine besondere Übereinkunft zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiet der Einkommens- und Vermögenssteuern, gehen die Bestimmungen der letzteren vor.

Artikel 8

Direkter Transitverkehr

Die Fluggäste, das Gepäck und die Fracht, einschließlich der Post, die sich im direkten Transit über das Gebiet einer Vertragspartei befinden und den für diesen Zweck reservierten Bereich des Flughafens nicht verlassen, sind von Zöllen, Gebühren und anderen ähnlichen Steuern befreit.

Artikel 9

Kapazität und fairer Wettbewerb

1. Jede Vertragspartei gewährt den benannten Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien eine faire und gleiche Chance, bei der Erbringung der unter dieses Abkommen fallenden internationalen Luftverkehrsdienste miteinander in Wettbewerb zu treten.

2. Jede Vertragspartei gestattet jedem benannten Luftfahrtunternehmen, die Frequenz und Kapazität der von ihm angebotenen internationalen Luftverkehrsdienste auf der Grundlage kommerzieller Erwägungen auf dem Markt festzulegen. In Übereinstimmung mit diesem Recht begrenzt keine Vertragspartei einseitig das Verkehrsvolumen, die Häufigkeit oder Regelmäßigkeit des Dienstes oder den oder die Luftfahrzeugtypen, die von einem benannten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei eingesetzt werden, es sei denn, dass dies aus zollrechtlichen, technischen oder betrieblichen Gründen sowie aus Gründen der Sicherheit des Flugverkehrsmanagements, des Umweltschutzes oder des Gesundheitsschutzes unter einheitlichen Bedingungen im Einklang mit Artikel 15 des Übereinkommens erforderlich ist.

3. Keine Vertragspartei erlegt den von der anderen Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei ein Erstverweigerungsrecht, ein Uplift-Ratio, eine Einspruchsfreiheitsgebühr oder andere Anforderungen in Bezug auf Kapazität, Frequenz oder Verkehr auf, die mit den Zielen dieses Abkommens unvereinbar sind.
4. Die von einer Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen können aufgefordert werden, ihre Flugpläne mindestens dreißig (30) Tage vor dem vorgeschlagenen Datum deren Einführung den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei zur Genehmigung vorzulegen. Dasselbe Verfahren gilt für jede Änderung der Flugpläne. In besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der genannten Behörden verkürzt werden.
5. Jede Vertragspartei kann die Einreichung von Verkehrsprogrammen und einzelnen Flug- oder Betriebsplänen durch die benannten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei verlangen. Der Verwaltungsaufwand für die Erfüllung von Forderungen ist so gering wie möglich zu halten, und alle eingereichten Unterlagen sind von den jeweiligen Luftfahrtbehörden unverzüglich zu bearbeiten.
6. Eine Vertragspartei darf ihren benannten Luftfahrtunternehmen nicht erlauben, weder einzeln, noch zusammen mit anderen Luftfahrtunternehmen ihre marktbeherrschende Stellung in einer Weise zu missbrauchen, die eine erhebliche Schwächung eines Konkurrenten oder den Ausschluss eines Konkurrenten von einer Strecke zur Folge hat, haben könnte oder soll.
7. Eine Vertragspartei darf keine staatlichen Subventionen oder Unterstützung für ihr(e) benannte(s) Luftfahrtunternehmen in einer Weise gewähren oder erlauben, die die faire und gleiche Chance der Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei, bei der Durchführung des internationalen Luftverkehrs zu konkurrieren, nachteilig beeinflussen würde.
8. Gewährt eine Vertragspartei einem benannten Luftfahrtunternehmen staatliche Subventionen oder Unterstützung für die nach diesem Abkommen erbrachten Dienstleistungen, verlangt sie von diesem Luftfahrtunternehmen, die Subvention oder Unterstützung in ihrer Buchführung klar und getrennt auszuweisen.
9. Hat eine Vertragspartei begründete Bedenken, dass ihre benannten Luftfahrtunternehmen einer Diskriminierung oder unlauteren Praktiken ausgesetzt sind oder dass eine von der anderen Vertragspartei erwogene oder gewährte Subvention oder Unterstützung die faire und gleiche Chance der Luftfahrtunternehmen der ersten Vertragspartei, bei der Erbringung internationaler Luftverkehrsdienste miteinander in Wettbewerb zu treten, beeinträchtigen könnte oder beeinträchtigt, können die Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei um sofortige Beratungen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ersuchen. Diese Beratungen beginnen innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Eingang eines solchen Ersuchens einer Vertragspartei. Wird innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Beginn dieser Beratungen keine zufriedenstellende Einigung erzielt, stellt dies einen Grund dafür dar, die Ausübung der in Artikel 2 (Gewährung von Rechten) dieses Abkommens genannten Rechte durch das von der anderen Vertragspartei benannte Luftfahrtunternehmen auszusetzen oder die Betriebsgenehmigung zu widerrufen bzw. die Ausübung dieser Rechte an Bedingungen zu knüpfen, die sie für notwendig erachtet.

Artikel 10

Preisgestaltung

1. Jede Vertragspartei ist damit einverstanden, dass die Preise für Luftverkehrsdienste von jedem benannten Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage kommerzieller Überlegungen auf dem Markt bestimmt werden. Die Intervention der Vertragsparteien beschränkt sich auf:

- a) die Verhinderung von unangemessen diskriminierenden Preisen oder Praktiken;
- b) den Schutz der Verbraucher vor unangemessen hohen oder restriktiven Preisen, die auf den Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung oder auf aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen von Luftfahrtunternehmen zurückzuführen sind; und
- c) den Schutz der Fluggesellschaften vor Preisen, die aufgrund direkter oder indirekter staatlicher Subventionen oder Unterstützung künstlich niedrig gehalten werden.

2. Die Preise für den internationalen Luftverkehr zwischen den Gebieten der Vertragsparteien müssen nicht mitgeteilt werden, es sei denn, dies kann auf nichtdiskriminierender Basis zu Informationszwecken verlangt werden. Unbeschadet des Vorstehenden gewähren die benannten Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien auf Ersuchen sofortigen Zugang zu Informationen über historische, bestehende und vorgeschlagene Preise in einer Weise und in einem Format, die für diese Luftfahrtbehörden für die Zwecke dieses Artikels annehmbar sind.

3. Sofern in diesem Artikel nichts anderes bestimmt ist, darf keine Vertragspartei einseitige Maßnahmen zur Verhinderung der Einführung oder Beibehaltung eines Preises ergreifen, der von einem benannten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei für den internationalen Luftverkehr vorgeschlagen oder erhoben wird.

4. Sollte eine Vertragspartei der Überzeugung sein, dass ein Preis, der von einem benannten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei für den internationalen Luftverkehr mit den in Absatz 1 dieses Artikels dargelegten Erwägungen unvereinbar ist, beantragt sie Beratungen und teilt der anderen Vertragspartei so bald wie möglich die Gründe für ihr Bedenken mit. Diese Beratungen finden spätestens dreißig (30) Tage nach Eingang des Ersuchens statt, und die Vertragsparteien arbeiten bei der Beschaffung der für eine begründete Lösung der Frage erforderlichen Informationen zusammen. Erzielen die Vertragsparteien eine Einigung über einen Preis, für den eine Mitteilung über das bestehende Bedenken gemacht wurde, bemüht sich jede Vertragspartei nach besten Kräften, diese Einigung in Kraft zu setzen. Ohne ein solches gegenseitiges Einvernehmen bleibt der vorher bestehende Preis in Kraft.

Artikel 11

Vertretung von Fluggesellschaften und Verkauf

1. Die von jeder Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen haben das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei im Rahmen der dort geltenden Gesetze und sonstigen Vorschriften Büros und Einrichtungen frei einzurichten und zu unterhalten sowie administratives, kommerzielles, technisches, betriebliches und sonstiges Fachpersonal einzustellen, soweit dies für das betreffende benannte Luftfahrtunternehmen erforderlich ist.

Die Vertreter und das Personal unterliegen den geltenden Gesetzen und Vorschriften der anderen Vertragspartei. Im Einklang mit diesen Gesetzen und Vorschriften wird jede Vertragspartei den in Absatz 1 genannten Vertretern und Mitarbeitern so bald wie möglich die erforderlichen Arbeitsgenehmigungen, nationalen Arbeitsvisa, Aufenthaltsgenehmigungen oder gegebenenfalls andere ähnliche Dokumente erteilen, sofern alle Voraussetzungen erfüllt sind.

2. Die Fluggesellschaften der beiden Vertragsparteien sind nicht verpflichtet, einen ortsansässigen Sponsor zu haben.

3. Den benannten Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien steht es frei, den Luftverkehr und die damit zusammenhängenden Dienstleistungen in den Hoheitsgebieten beider Vertragsparteien mit ihren eigenen Beförderungsdokumenten entweder direkt oder nach Ermessen der Luftverkehrsgesellschaft über einen Agenten, andere von der Luftverkehrsgesellschaft benannte Vermittler oder über das Internet oder jeden anderen verfügbaren Kanal zu verkaufen. Die Verkäufe sind in der Landeswährung oder in jeder anderen frei konvertierbaren Währung zulässig.

4. Den benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei ist es gestattet, für örtliche Ausgaben, einschließlich, aber nicht beschränkt auf Flughafengebühren und den Kauf von Treibstoff, im Gebiet der anderen Vertragspartei in Landeswährung zu zahlen. Nach ihrem Ermessen können die benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei solche Ausgaben im Gebiet der anderen Vertragspartei in frei konvertierbaren Währungen zum Marktwchselkurs bezahlen.

5. Jede Vertragspartei räumt den benannten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht ein, jederzeit in frei konvertierbare Währungen umzurechnen und auf Verlangen lokale Einnahmen, die über die vor Ort ausgezahlten Beträge hinausgehen, in beliebiger Weise in das Land ihrer Wahl zu überweisen. Solche Überweisungen sind an dem Tag zulässig, an dem das Luftfahrtunternehmen den ersten Überweisungsantrag stellt, und zwar zu dem Wechselkurs, der für laufende Transaktionen zu dem Zeitpunkt gilt, zu dem die Einnahmen zur Umrechnung und Überweisung vorgelegt werden, und unterliegen mit Ausnahme der normalen Bankgebühren und -verfahren keiner Gebühr, Beschränkung oder Verzögerung.

Artikel 12

Bodenabfertigung

Jedes benannte Luftfahrtunternehmen hat das Recht, seine eigenen Bodenabfertigungsdienste („Selbstabfertigung“) auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei zu erbringen oder diese Dienste nach eigenem Ermessen ganz oder teilweise an einen der für die Erbringung dieser Dienste zugelassenen Dienstleister zu vergeben („Drittabfertigung“). Wenn oder soweit die auf die Bodenabfertigung im Gebiet einer Vertragspartei anwendbaren Gesetze und sonstigen Vorschriften entweder die Freiheit der Vergabe dieser Dienste an Dritte oder die Selbstabfertigung verhindern oder einschränken, wird jedes benannte Luftfahrtunternehmen hinsichtlich seines Zugangs zu Selbstabfertigungs- und Bodenabfertigungsdiensten, die von einem oder mehreren Dienstleistern erbracht werden, auf nicht diskriminierender Grundlage behandelt.

Artikel 13

Leasing

Die benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei haben das Recht, die vereinbarten Dienste auf den angegebenen Strecken mit Luftfahrzeugen (oder Luftfahrzeugen und Besatzung) durchzuführen, die von einem Unternehmen, einschließlich anderer Luftverkehrsgesellschaften, geleast sind, das von den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien zur Nutzung von Luftfahrzeugen (oder der Luftfahrzeuge und der Besatzung) auf dieser Grundlage zugelassen wurde.

Artikel 14 *Code-Sharing*

Jedes Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei kann beim Betrieb oder bei der Erbringung von Dienstleistungen im Rahmen dieses Abkommens Vereinbarungen über kooperatives Marketing, z.B. Code-Sharing-Vereinbarungen, mit:

- a) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien; und
- b) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen eines Drittlandes; und
- c) einem Anbieter von Land- oder Seetransporten;

treffen, unter der Voraussetzung, dass (i) alle beteiligten Fluggesellschaften über die entsprechende Befugnis verfügen und (ii) die Vereinbarungen die Anforderungen in Bezug auf Sicherheit und Wettbewerb erfüllen, die normalerweise für solche Vereinbarungen gelten. Bei Personenbeförderungen, die im Rahmen von Codeshares verkauft werden, wird der Käufer am Verkaufsort oder auf jeden Fall vor dem Einsteigen darüber informiert, welche Beförderungsanbieter die einzelnen Dienstleistungsbereiche betreiben werden.

Artikel 15 *Intermodaler Verkehr*

Vorbehaltlich der Gesetze und Vorschriften jeder Vertragspartei ist es den benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei gestattet, im Zusammenhang mit dem Luftverkehr jeden intermodalen Verkehr nach oder von beliebigen Punkten in den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien oder von Drittländern durchzuführen. Die Luftfahrtunternehmen können wählen, ob sie ihren eigenen intermodalen Verkehr durchführen oder ob sie ihn durch Vereinbarungen, einschließlich der Code-Sharings, mit anderen Verkehrsträgern anbieten. Solche intermodalen Dienste können als durchgehender Dienst und zu einem Preis für den kombinierten Luft- und intermodalen Verkehr angeboten werden, vorausgesetzt, dass die Passagiere und Versender über die Anbieter des betreffenden Verkehrs informiert sind.

Artikel 16 *Wartung, Instandhaltung oder Reparatur von Flugzeugen*

Jedes benannte Luftfahrtunternehmen hat das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei Luftfahrzeuge selbst zu warten, instand zu halten oder zu setzen oder diese Dienste ganz oder teilweise nach seiner Wahl mit einem der für die Erbringung dieser Dienste und auf den betreffenden Flughäfen zugelassenen Anbieter zu vergeben. Die Wartung und Instandsetzung können auch für Fluggesellschaften durchgeführt werden, bei denen a) eine die Mehrheit an der anderen Vertragspartei hält oder b) jeweils eine einzige Einrichtung eine Mehrheitsbeteiligung hat.

Artikel 17 *Benutzungsgebühren*

1. Die Benutzungsgebühren, die von den für die Erhebung von Gebühren zuständigen Behörden oder Stellen jeder Vertragspartei den benannten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei auferlegt werden können, müssen gerecht, angemessen, nicht ungerechtfertigt diskriminierend und auf die Benutzerkategorien gerecht aufgeteilt sein. In jedem Fall werden solche Benutzungsgebühren von den benannten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei zu den Bedingungen erhoben, die nicht ungünstiger als die günstigsten Bedingungen sind, die jedem anderen Luftfahrtunternehmen zum Zeitpunkt der Festsetzung der Gebühren zur Verfügung stehen.

2. Die Benutzungsgebühren, die von den benannten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei erhoben werden, können die vollen Kosten widerspiegeln, die den für die Erhebung von Gebühren zuständigen Behörden oder Stellen durch Bereitstellung der entsprechenden Flughafen-, Flughafenumgebungs-, Flugnavigations- und Luftsicherheitseinrichtungen und -dienste auf dem Flughafen oder innerhalb des Flughafensystems entstehen, dürfen diese jedoch nicht übersteigen. Diese Vollkosten können eine angemessene Rendite auf die Vermögenswerte nach Abschreibung einschließen. Die Einrichtungen und Dienste, für die Gebühren erhoben werden, sind auf einer effizienten und wirtschaftlichen Grundlage bereitzustellen.

3. Jede Vertragspartei fördert Beratungen zwischen den für die Erhebung von Gebühren zuständigen Behörden oder Stellen in ihrem Hoheitsgebiet und den Luftverkehrsgesellschaften, welche die Dienste und Einrichtungen nutzen, und fordert die für die Erhebung von Gebühren zuständigen Behörden oder Stellen und die Luftverkehrsgesellschaften auf, die Informationen auszutauschen, die benötigt werden, um eine genaue Überprüfung der Angemessenheit der Gebühren in Übereinstimmung mit den Absätzen 1 und 2 zu ermöglichen. Jede Vertragspartei fordert die für die Erhebung von Gebühren zuständigen Behörden auf, die Benutzer mit angemessener Frist über jeden Vorschlag zur Änderung der Benutzungsgebühren zu unterrichten, um es den Benutzern zu ermöglichen, ihre Meinung zu äußern, bevor Änderungen vorgenommen werden.

4. Keine Vertragspartei darf in Streitbeilegungsverfahren nach Artikel 23 dieses Abkommens als gegen eine Bestimmung dieses Artikels verstoßend angesehen werden, es sei denn, (i) sie nimmt innerhalb einer angemessenen Frist keine Überprüfung der Vorwürfe oder Verhaltensweise vor, die Gegenstand der Beschwerde der anderen Vertragspartei sind, oder (ii) sie muss nach einer solchen Überprüfung alle ihr zur Verfügung stehenden Maßnahmen ergreifen, um die Vorwürfe oder Verhaltensweise, die mit diesem Artikel unvereinbar sind, zu beseitigen.

Artikel 18 *Flugsicherheit*

1. Jede Vertragspartei kann jederzeit um Beratungen über die von der anderen Vertragspartei aufrechterhaltenen Sicherheitsstandards in den Bereichen ersuchen, die luftfahrttechnische Einrichtungen, die Flugbesatzung, Luftfahrzeuge und den Betrieb von Luftfahrzeugen betreffen. Diese Beratungen finden innerhalb von dreißig (30) Tagen nach diesem Ersuchen statt.

2. Stellt eine Vertragspartei nach diesen Beratungen fest, dass die andere Vertragspartei die Sicherheitsnormen in den in Absatz 1 genannten Bereichen, die den zu diesem Zeitpunkt gemäß dem Übereinkommen festgelegten Normen entsprechen, nicht wirksam aufrechterhält und erfüllt, so wird die andere Vertragspartei über diese Feststellungen und die zur Einhaltung dieser Normen für notwendig erachteten Schritte unterrichtet. Die andere Vertragspartei ergreift dann innerhalb einer vereinbarten Frist geeignete Abhilfemaßnahmen. Versäumt es die andere Vertragspartei, innerhalb von fünfzehn (15) Tagen oder eines längeren vereinbarten Zeitraums geeignete Maßnahmen zu ergreifen, stellt dies einen Grund für die Anwendung des Artikels 4 (Widerruf einer Genehmigung) dieses Abkommens dar.

3. Gemäß Artikel 16 des Übereinkommens wird ferner vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, das von einem Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei oder in dessen Namen im Flugverkehr von oder nach dem Gebiet der anderen Vertragspartei eingesetzt wird, während seines Aufenthalts im Gebiet der anderen Vertragspartei einer Untersuchung durch die ermächtigten Vertreter der anderen Vertragspartei unterzogen werden kann, wobei sie das Luftfahrzeug betreten und sich in dessen Umgebung aufhalten dürfen, um sowohl die Gültigkeit der Dokumente des Luftfahrzeugs und seiner Besatzung als auch den augenscheinlichen Zustand des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung (in diesem Artikel „Vorfeldinspektion“ genannt) zu überprüfen, vorausgesetzt, dies führt nicht zu unangemessenen Verzögerungen beim Betrieb des Luftfahrzeugs.

4. Sollte eine solche Vorfeldinspektion oder Serie von Vorfeldinspektionen einen Grund zur Annahme geben, dass:

- a) ernste Bedenken bestehen, ob ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs den zu diesem Zeitpunkt gemäß dem Übereinkommen festgelegten Mindeststandards entspricht, oder
- b) ernste Besorgnis darüber besteht, dass es an einer wirksamen Aufrechterhaltung und Wahrung der damals gemäß dem Übereinkommen festgelegten Sicherheitsstandards mangelt,

kann die Vertragspartei, die eine Inspektion durchführt, für die Zwecke des Artikels 33 des Übereinkommens zum Schluss gelangen, dass die Anforderungen, unter denen die Zeugnisse oder Genehmigungen in Bezug auf dieses Luftfahrzeug oder die Besatzung dieses Luftfahrzeugs ausgestellt oder für gültig erklärt wurden, oder unter denen dieses Luftfahrzeug betrieben wird, nicht den nach dem Übereinkommen festgelegten Mindeststandards entsprechen oder darunter liegen.

5. Verweigert ein Vertreter eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei nach Absatz 3 den Zugang zu einem Luftfahrzeug, das von dem oder den Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei oder in deren Namen betrieben wird, zum Zwecke der Durchführung einer Vorfeldinspektion, steht es der anderen Vertragspartei frei, daraus abzuleiten, dass ernste Bedenken der in Absatz 4 genannten Art bestehen, und die in Absatz 4 genannten Schlussfolgerungen zu ziehen.

6. Kommt die erste Vertragspartei aufgrund einer Vorfeldinspektion, einer Reihe von Vorfeldinspektionen, einer Verweigerung des Zugangs für eine Vorfeldinspektion, einer Beratung oder aus anderen Gründen zu dem Schluss, dass sofortige Maßnahmen für die Sicherheit des Flugbetriebs erforderlich sind, behält sich jede Vertragspartei das Recht vor, die Betriebsgenehmigung eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei unverzüglich auszusetzen oder zu ändern.

7. Jede Handlung einer Vertragspartei nach Absatz 2 oder 6 dieses Artikels wird eingestellt, sobald die Grundlage für die Durchführung dieser Handlung nicht mehr besteht.

8. Hat die Republik Österreich ein Luftfahrtunternehmen benannt, dessen gesetzliche Kontrolle von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgeübt und aufrechterhalten wird, so gelten die Rechte der anderen Vertragspartei nach diesem Artikel gleichermaßen in Bezug auf die Annahme, Ausübung oder Aufrechterhaltung von Sicherheitsstandards durch diesen anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union und in Bezug auf die Betriebsgenehmigung dieses Luftfahrtunternehmens.

Artikel 19

Sicherheit im Luftverkehr

1. Im Einklang mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten bekräftigen die Vertragsparteien erneut, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen zu schützen, ein integraler Bestandteil dieses Abkommens ist. Ohne die Allgemeingültigkeit ihrer völkerrechtlichen Rechte und Pflichten einzuschränken, werden die Vertragsparteien insbesondere in Übereinstimmung mit dem am 14. September 1963 in Tokio unterzeichneten Übereinkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen², dem am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen³ und dem am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt⁴, das am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichnete Protokoll zur Bekämpfung

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.

unrechtmäßiger Gewalttaten auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen⁵, und das am 1. März 1991 in Montreal unterzeichnete Übereinkommen über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zwecke des Aufspürens⁶ sowie jeder anderen Übereinkunft über die Sicherheit der Zivilluftfahrt, der die beiden Parteien beitreten, handeln.

2. Die Vertragsparteien leisten einander auf Ersuchen jede erforderliche Hilfe, um die widerrechtliche Inbesitznahme von Zivilluftfahrzeugen und andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit dieser Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzung, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

3. Die Vertragsparteien handeln zumindest in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation festgelegten und als Anhänge zum Übereinkommen bezeichneten Luftsicherheitsbestimmungen und technischen Anforderungen, soweit diese Sicherheitsbestimmungen und Anforderungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind. Sie verlangen, dass Betreiber von Luftfahrzeugen, die in ihrem Register eingetragen sind, oder Betreiber von Luftfahrzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet haben, oder, im Falle der Republik Österreich, Betreiber von Luftfahrzeugen, die gemäß den EU-Verträgen im Hoheitsgebiet Österreichs niedergelassen sind und eine Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union erhalten haben, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet, in Übereinstimmung mit diesen Luftsicherheitsbestimmungen handeln.

4. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass diese Luftfahrzeugbetreiber verpflichtet sind, die in Absatz 3 genannten Luftsicherheitsbestimmungen und -anforderungen zu beachten, wie sie von der anderen Vertragspartei für den Einflug in das, den Ausflug aus dem oder den Aufenthalt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei gefordert werden. Für den Einflug in das Hoheitsgebiet Österreichs, den Ausflug aus dem Hoheitsgebiet Österreichs oder den Aufenthalt im Hoheitsgebiet Österreichs sind die Luftfahrzeugbetreiber verpflichtet, die Luftsicherheitsvorschriften in Übereinstimmung mit dem Recht der Europäischen Union einzuhalten. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Hoheitsgebiet angemessene Maßnahmen wirksam angewendet werden, um das Luftfahrzeug zu schützen und um Fluggäste, Besatzung, Handgepäck, Gepäck, Fracht und Vorräte des Luftfahrzeugs vor und während des Einsteigens oder Beladens zu kontrollieren. Jede Vertragspartei prüft auch positiv jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um angemessene besondere Sicherheitsmaßnahmen, um einer besonderen Bedrohung zu begegnen.

5. Kommt es zu einem Vorfall oder der Androhung eines Vorfalls der widerrechtlichen Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge oder anderer widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzung, von Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen, unterstützen die Vertragsparteien einander durch Erleichterung der Kommunikation und andere geeignete Maßnahmen, die darauf abzielen, einen solchen Vorfall oder eine solche Androhung rasch und sicher zu beenden.

6. Sollte eine Vertragspartei berechtigten Grund zu der Annahme haben, dass die andere Vertragspartei von den Luftsicherheitsbestimmungen dieses Artikels abgewichen ist, können die Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei um sofortige Beratungen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ersuchen. Wird innerhalb von fünfzehn (15) Tagen ab dem Datum dieses Ersuchens keine zufriedenstellende Einigung erzielt, stellt dies einen Grund dafür dar, die Betriebsgenehmigung und die technischen Erlaubnisse eines Flugzeugs des (der) von dieser Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen zurückzuhalten, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn ein Notfall dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf von fünfzehn (15) Tagen vorläufige Maßnahmen ergreifen. Jede in Übereinstimmung mit diesem Absatz getroffene Maßnahme wird eingestellt, sobald die andere Vertragspartei die Sicherheitsbestimmungen dieses Artikels einhält.

⁵ Kundgemacht in BGBl. Nr. 63/1990.

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

Artikel 20

Anerkennung von Zertifikaten und Lizenzen

1. Die Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Lizenzen, die in Übereinstimmung mit den Gesetzen und Vorschriften einer Vertragspartei, einschließlich - im Falle der Republik Österreich - der Gesetze und Vorschriften der Europäischen Union, ausgestellt oder für gültig erklärt wurden und deren Gültigkeitsdauer noch nicht abgelaufen ist, werden von der anderen Vertragspartei für die Zwecke der Durchführung der vereinbarten Dienste als gültig anerkannt, vorausgesetzt, dass diese ausgestellten oder für gültig erklärten Zeugnisse oder Lizenzen den im Rahmen des Übereinkommens von Chicago festgelegten Mindeststandards entsprechen oder darüber liegen.
2. Der Absatz 1) gilt auch in Bezug auf ein von der Republik Österreich benanntes Luftfahrtunternehmen, dessen behördliche Kontrolle von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgeübt und aufrechterhalten wird.
3. Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Lizenzen, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei oder einem anderen Staat erteilt oder für gültig erklärt wurden, für Flüge über ihrem eigenen Hoheitsgebiet zu verweigern.

Artikel 21

Soziale Aspekte

1. Die Vertragsparteien erkennen an, wie wichtig es ist, die Auswirkungen dieses Abkommens auf Arbeit, Beschäftigung und Arbeitsbedingungen zu berücksichtigen. Die Vertragsparteien kommen überein, in Arbeitsfragen im Geltungsbereich dieses Abkommens, unter anderem in Bezug auf die Auswirkungen auf die Beschäftigung, die Grundrechte bei der Arbeit, die Arbeitsbedingungen, den sozialen Schutz und den sozialen Dialog, zusammenzuarbeiten.
2. Die Vertragsparteien fördern durch ihre Gesetze, Vorschriften und Gepflogenheiten ein hohes Schutzniveau im Arbeits- und Sozialbereich des Zivilluftfahrtsektors.
3. Die Vertragsparteien erkennen die Bedeutung der Vorteile an, die sich ergeben, wenn die erheblichen wirtschaftlichen Vorteile offener und wettbewerbsfähiger Märkte mit hohen Arbeitsnormen für die Arbeitnehmer kombiniert werden. Die Vertragsparteien setzen dieses Abkommen in einer Weise um, die zu hohen Arbeitsnormen beiträgt und gewährleistet, dass die in ihren jeweiligen Gesetzen und sonstigen Vorschriften enthaltenen Rechte und Grundsätze nicht untergraben, sondern wirksam durchgesetzt werden.
4. Die Vertragsparteien bekräftigen ihr Engagement in Übereinstimmung mit ihren Verpflichtungen, die sich aus der Mitgliedschaft in der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) und der Erklärung der ILO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit und deren Folgemaßnahmen ergeben, die von der Internationalen Arbeitskonferenz auf ihrer 86. Tagung 1998 beschlossen wurden, die Grundrechte und -prinzipien bei der Arbeit zu respektieren, zu fördern und wirksam umzusetzen und anzuwenden.

5. Jede Vertragspartei wird sich kontinuierlich und nachhaltig um die Ratifizierung der grundlegenden ILO-Übereinkommen bemühen, soweit dies noch nicht geschehen ist.

Artikel 22

Umweltschutz

1. Die Vertragsparteien unterstützen die Notwendigkeit, die Umwelt zu schützen, indem sie die nachhaltige Entwicklung des Luftverkehrs fördern.

2. Bei der Festlegung von Umweltmaßnahmen sind die von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) in den Anhängen zum Übereinkommen von Chicago angenommenen Umweltnormen in der Luftfahrt zu befolgen, es sei denn, dass Differenzen gemeldet werden.

3. Dieses Abkommen darf nicht als eine Beschränkung der Befugnis der zuständigen Behörden einer Vertragspartei ausgelegt werden, alle geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, um die Umweltauswirkungen des Luftverkehrs zu verhindern oder anderweitig dagegen vorzugehen, sofern diese Maßnahmen mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten in vollem Einklang stehen und ohne Unterscheidung nach der Staatsangehörigkeit angewendet werden.

Artikel 23

Beilegung von Streitigkeiten

1. Ergeben sich zwischen den Vertragsparteien Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens, bemühen sich die Vertragsparteien in erster Linie, diese durch Verhandlungen beizulegen.

2. Gelingt es den Vertragsparteien nicht, eine Einigung auf dem Verhandlungsweg zu erzielen, können sie vereinbaren, die Streitigkeit einem Schiedsrichter zur Entscheidung vorzulegen, oder die Streitigkeit kann auf Ersuchen einer Vertragspartei einem aus drei Schiedsrichtern bestehenden Gericht zur Entscheidung vorgelegt werden, wobei jeweils ein Schiedsrichter von jeder Vertragspartei zu benennen ist und der dritte von den beiden so benannten Schiedsrichtern ernannt wird.

3. Jede der Vertragsparteien benennt innerhalb einer Frist von sechzig (60) Tagen, nachdem eine Vertragspartei von der anderen Vertragspartei auf diplomatischem Wege eine Mitteilung erhalten hat, in der sie um die Schlichtung der Streitigkeit ersucht, einen Schiedsrichter, und der dritte Schiedsrichter wird innerhalb einer weiteren Frist von sechzig (60) Tagen ernannt.

4. Wenn eine der Vertragsparteien innerhalb der festgesetzten Frist keinen Schiedsrichter benennt oder wenn der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der festgesetzten Frist ernannt wird, kann der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation von jeder Vertragspartei ersucht werden, einen oder mehrere Schiedsrichter je nach Einzelfall zu ernennen. In diesem Fall muss der dritte Schiedsrichter Staatsangehöriger eines Drittstaats sein, als Präsident des Schiedsgerichts handeln und den Ort bestimmen, an dem das Schiedsverfahren abgehalten wird. Ist der Präsident der Auffassung, dass er Angehöriger eines Staates ist, der in Bezug auf die Streitigkeit nicht als neutral angesehen werden kann, nimmt der älteste Vizepräsident, der nicht aus diesem Grund disqualifiziert wurde, die Ernennungen vor. Das Schiedsgericht trifft seine Entscheidung mit Stimmenmehrheit.

5. Die Vertragsparteien verpflichten sich, jeder nach Absatz (2) dieses Artikels ergangenen Entscheidung nachzukommen.

6. Wenn und solange eine Vertragspartei einer nach Absatz 2 dieses Artikels ergangenen Entscheidung nicht nachkommt, kann die andere Vertragspartei die Rechte oder Privilegien, die sie aufgrund dieses Abkommens der säumigen Vertragspartei oder einem benannten Luftfahrtunternehmen gewährt hat, einschränken, aussetzen oder widerrufen.

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

Artikel 24

Änderungen

1. Wenn eine der Vertragsparteien es für wünschenswert hält, eine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, kann sie Beratungen mit der anderen Vertragspartei beantragen. Diese Beratungen beginnen innerhalb einer Frist von sechzig (60) Tagen nach dem Datum des Ersuchens, sofern nicht beide Vertragsparteien einer Verlängerung dieser Frist zustimmen. Jede in diesen Beratungen vereinbarte Änderung wird von jeder Vertragspartei nach ihren rechtlichen Verfahren genehmigt und tritt am ersten Tag des zweiten Monats in Kraft, nachdem die Vertragsparteien einander auf diplomatischem Wege mitgeteilt haben, dass diese Verfahren abgeschlossen sind.

2. Ungeachtet der Bestimmungen des Absatzes 1 dieses Artikels können Änderungen, die sich nur auf den Anhang beziehen, zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden und treten vorbehaltlich der nationalen Gesetze und Vorschriften der Vertragsparteien wie zwischen ihnen vereinbart in Kraft.

Artikel 25

Multilaterale Vereinbarungen

Tritt eine multilaterale Vereinbarung über den Luftverkehr für beide Vertragsparteien in Kraft, so haben die Bestimmungen dieser Vereinbarung Vorrang. Es können Beratungen nach Artikel 23 dieses Abkommens abgehalten werden, um festzustellen, inwieweit dieses Abkommen durch die Bestimmungen der oben genannten multilateralen Vereinbarung berührt wird.

Artikel 26

Bereitstellung von Statistiken

Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei stellen den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen die Statistiken zur Verfügung, die nach vernünftigem Ermessen für Informationszwecke erforderlich sind, die den Gesetzen und Vorschriften der einzelnen Vertragsparteien entsprechen.

Artikel 27*Beendigung*

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei ihre Entscheidung zur Kündigung dieses Abkommens jederzeit mitteilen. Diese Mitteilung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zu übermitteln.

2. In diesem Fall endet dieses Abkommen zwölf (12) Monate nach dem Datum des Eingangs der Mitteilung bei der anderen Vertragspartei, es sei denn, die Mitteilung wird vor Ablauf dieser Frist durch Vereinbarung der Vertragsparteien zurückgezogen. In Ermangelung einer Empfangsbestätigung durch die andere Vertragspartei gilt die Kündigung vierzehn (14) Tage nach Eingang der Kündigung bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation als eingegangen.

Artikel 28*Registrierung bei der ICAO*

Dieses Abkommen und jede Änderung dieses Abkommens werden bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation registriert.

Artikel 29*Inkrafttreten*

Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats in Kraft, nachdem die Vertragsparteien einander auf diplomatischem Wege informiert haben, dass die für das Inkrafttreten dieses Abkommens erforderlichen Verfahren abgeschlossen sind.

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten, von ihren Regierungen hierzu entsprechend befugten Bevollmächtigten dieses Abkommen in zwei Originalexemplaren in englischer und deutscher Sprache unterzeichnet, wobei jedes Exemplar gleichermaßen verbindlich ist. Im Falle unterschiedlicher Auslegung von Bestimmungen dieses Abkommens ist der englische Wortlaut maßgebend.

Geschehen in Kigali am 19. Juli 2022.

Für die Regierung
der Republik Österreich

Christian Fellner m. p.

Für die Regierung
der Republik Ruanda

Ernest Nsabimana m. p.

ANHANG**STRECKENPLAN**

Strecken, die von den von Österreich benannten Luftfahrtunternehmen in beiden Richtungen bedient werden können:

<u>Abflugort</u>	<u>Zwischenlandepunkte</u>	<u>Bestimmungsort</u>	<u>Punkte hinter der betreffenden Strecke</u>
Alle Punkte in Österreich	Beliebige Punkte	Alle Punkte in Ruanda	Beliebige Punkte

Strecken, die von den benannten Luftfahrtunternehmen Ruandas in beiden Richtungen bedient werden können:

<u>Abflugort</u>	<u>Zwischenlandepunkte</u>	<u>Bestimmungsort</u>	<u>Punkte hinter der betreffenden Strecke</u>
Alle Punkte in Ruanda	Beliebige Punkte	Alle Punkte in Österreich	Beliebige Punkte

3. Jedes benannte Luftfahrtunternehmen kann, wenn es einen vereinbarten Dienst auf einer bestimmten Strecke betreibt, auf einigen oder allen Flügen und nach seiner Wahl:

- a. Flüge in eine oder beide Richtungen durchführen;
- b. Verschiedene Flugnummern innerhalb eines Flugzeugbetriebs kombinieren;
- c. Zwischenlandepunkte und Punkte hinter der betreffenden Strecke, wie in Absatz 1 dieses Anhangs angegeben, sowie Punkte in den Hoheitsgebieten der Parteien auf den Strecken in jeder Kombination und in jeder Reihenfolge bedienen;
- d. Jeden Punkt auslassen;
- e. Den Verkehr von einem seiner Flugzeuge auf eines seiner anderen Flugzeuge an einem beliebigen Punkt auf den Strecken verlagern;
- f. Zwischenlandungen an beliebigen Punkten innerhalb oder außerhalb des Hoheitsgebiets der anderen Vertragspartei machen;
- g. Transitverkehr durch das Gebiet der anderen Vertragspartei durchführen; und
- h. Den Verkehr in einem Flugzeug, unabhängig davon, woher dieser Verkehr kommt, kombinieren.

4. Die Zwischenlandepunkte und die Punkte hinter der betreffenden Strecke können von dem (den) benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei ohne Ausübung von Verkehrsrechten der fünften Freiheit bedient werden.

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

