

**ABKOMMEN ÜBER LUFTVERKEHRSDIENSTE**  
**ZWISCHEN**  
**DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG**  
**UND**  
**DER REGIERUNG DER**  
**DER ARABISCHEN REPUBLIK ÄGYPTEN**

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung der Arabischen Republik Ägypten (im Folgenden „die Vertragsparteien“ genannt)

haben

als Vertragsparteien des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt, das am siebten Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegt wurde

in dem Wunsch, die Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Luftverkehrs auszubauen und zum Fortschritt der internationalen Zivilluftfahrt beizutragen;

in dem Wunsch, ein Luftverkehrsabkommen zu schließen, das mit dem genannten Abkommen in Einklang steht und es ergänzt, um internationale Luftverkehrsdienste zwischen ihren jeweiligen Hoheitsgebieten und darüber hinaus einzurichten;

Folgendes vereinbart:

# ARTIKEL 1

## BEGRIFFSBESTIMMUNGEN UND AUSLEGUNG

1. Für die Zwecke dieses Abkommens, sofern sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt,
  - a) Bezeichnet der Begriff „Luftfahrtbehörde“ im Fall der Österreichischen Bundesregierung das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und im Fall der Regierung der Arabischen Republik Ägypten den Minister für Zivilluftfahrt, je nach ihren Funktionen, oder jedenfalls jede Person oder Stelle, die zur Wahrnehmung einer Funktion, auf die sich dieses Abkommen bezieht, befugt ist;
  - b) Bezeichnet der Begriff „vereinbarte Dienste“ internationale Linienflugdienste auf „festgelegten Strecken“ für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht, getrennt oder in Kombination entsprechend den vereinbarten Kapazitätsansprüchen; der Begriff „festgelegte Strecken“ bedeutet eine im Anhang zu diesem Abkommen angegebene Strecke;
  - c) Bezeichnet der Begriff „Abkommen“ dieses Abkommen, seinen in Anwendung desselben erstellten Anhang und jede Änderung des Abkommens oder des Anhangs;
  - d) Haben die Begriffe „Luftverkehrsdienst“, „internationaler Luftverkehrsdienst“, „Luftfahrtunternehmen“ und „Zwischenlandung für verkehrsfremde Zwecke“ die ihnen in Artikel 96 des Abkommens zugewiesene Bedeutung;
  - e) Bezeichnet der Begriff „Anlage“ die diesem Abkommen beigefügten Streckenpläne und alle in dieser Anlage enthaltenen Klauseln oder Anmerkungen sowie alle daran vorgenommenen Änderungen;
  - f) Bezeichnet der Begriff „Nur-Fracht-Luftverkehr“ einen internationalen Luftverkehrsdienst mit Luftfahrzeugen, auf dem Fracht oder Post (mit Zusatzleistungen) getrennt oder gemeinsam befördert wird, auf dem jedoch keine Fluggäste befördert werden;

- g) Bezeichnet der Begriff „Kapazität“ in Bezug auf ein Luftfahrzeug die auf einer Strecke oder einem Streckenabschnitt verfügbare Nutzlast dieses Luftfahrzeugs; der Begriff „Kapazität“ in Bezug auf einen vereinbarten Flugdienst bezeichnet die Kapazität des auf diesem Flugdienst eingesetzten Luftfahrzeugs, multipliziert mit der Häufigkeit der von diesem Luftfahrzeug in einem bestimmten Zeitraum auf einer Strecke oder einem Streckenabschnitt durchgeführten Flüge;
- h) Ist „Intermodaler Verkehr“ die öffentliche entgeltliche oder unentgeltliche Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post mit Luftfahrzeugen und einem oder mehreren Landverkehrsträgern, getrennt oder in Kombination;
- i) Bezeichnet der Begriff „Mitgliedstaat der Europäischen Union“ einen Staat, der Vertragspartei der EU-Verträge ist;
- j) Bezieht der Begriff „Staatsangehörige“ sich im Falle der Republik Österreich auf die Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Im Falle der Arabischen Republik Ägypten bezieht sich der Begriff „Staatsangehörige“ auf die Staatsangehörigen der Arabischen Republik Ägypten.;
- k) Sind in diesem Übereinkommen auf die „EU-Verträge“ als Bezugnahmen auf den Vertrag über die Europäische Union und den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu verstehen;
- l) Sind Bezugnahmen in diesem Übereinkommen auf die „Europäische Freihandelsassoziation“ als Bezugnahmen auf ihre Mitgliedstaaten Island, Liechtenstein, Norwegen und die Schweiz zu verstehen;
- m) Bezeichnet der Begriff „Abkommen“ das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, das am siebten Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, und schließt ein: (i) jede Änderung dieses Abkommens, die nach Artikel 94 Buchstabe a) des Abkommens in Kraft getreten ist und von beiden Vertragsparteien ratifiziert wurde, und ii) jede Anlage oder Änderung, die nach Artikel 90 des Abkommens angenommen wurde, soweit diese Anlage oder Änderung zu einem

bestimmten Zeitpunkt für beide Vertragsparteien wirksam ist;

- n) Bezeichnet der Begriff „bezeichnetes Luftfahrtunternehmen“ ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen, die gemäß Artikel 4 dieses Abkommens bezeichnet und zugelassen wurden;
- o) Bezeichnet der Begriff „Tarife“ die Preise, die die bezeichneten Luftfahrtunternehmen für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck oder Fracht berechnen, sowie die Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, jedoch mit Ausnahme des Entgelts und der Bedingungen für die Beförderung von Post;
- p) Hat der Begriff „Hoheitsgebiet“ in Bezug auf einen Staat die ihm in Artikel 2 des Übereinkommens zugewiesene Bedeutung;
- q) Bezeichnet der Begriff „Benutzungsgebühren“ die Gebühren, die den Luftfahrtunternehmen von den zuständigen Behörden für die Bereitstellung von Flughafeneigentum oder von Flugsicherungseinrichtungen berechnet werden oder von diesen gestattet werden;
- r) Ist „Selbstabfertigung“ eine Situation, in der der Flughafennutzer eine oder mehrere Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten unmittelbar für sich selbst erbringt und für die Erbringung dieser Dienste keinen Vertrag irgendeiner Art mit einem Dritten abschließt.

2. Der Anhang zu diesem Abkommen ist Bestandteil des Abkommens.

## **ARTIKEL 2 ANWENDUNG DES CHICAGOER ABKOMMENS**

Bei der Durchführung dieses Abkommens handeln die Vertragsparteien in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Übereinkommens, soweit diese Bestimmungen auf den internationalen Luftverkehr anwendbar sind.

### **ARTIKEL 3**

#### **GEWÄHRUNG VON RECHTEN**

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte, damit das oder die von ihr bezeichnete(n) Luftfahrtunternehmen vereinbarte Flugdienste auf den festgelegten Strecken einrichten und durchführen können.
2. Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Abkommens haben die von jeder Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmen folgende Rechte;
  - a) das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
  - b) in dem genannten Gebiet zu verkehrsfremden Zwecken Zwischenlandungen durchzuführen und
  - c) in dem genannten Gebiet an den im Anhang angegebenen Punkten zu landen, um Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post, die von Punkten auf den angegebenen Strecken kommen oder für diese bestimmt sind, im Rahmen eines vereinbarten Dienstes an Bord zu nehmen und auszuladen.
3. Die Gewährung von Verkehrsrechten nach Absatz 2 umfasst nicht die Gewährung des Rechts, Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post zwischen Punkten im Gebiet der Vertragspartei zu befördern, die Rechte und Punkte im Gebiet eines Drittlandes gewährt oder umgekehrt („Rechte der fünften Freiheit“). Die Verkehrsrechte der fünften Freiheit werden nur auf der Grundlage der Genehmigung der Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien gemäß dem Anhang erteilt.
4. Dieser Artikel ist nicht so auszulegen, als verleihe er dem oder den bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei das Vorrecht, im Gebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post aufzunehmen, die gegen Entgelt oder Miete befördert werden und für einen anderen Punkt im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind.
5. Ist ein benanntes Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei aufgrund von bewaffneten Konflikten, politischen Unruhen oder Entwicklungen oder besonderen und ungewöhnlichen Umständen nicht in der Lage, die

vereinbarten Dienste auf seiner normalen Flugstrecke durchzuführen, so bemüht sich die andere Vertragspartei nach besten Kräften, die Fortsetzung des vereinbarten Dienstes durch eine angemessene vorübergehende Umleitung der Flugstrecken zu erleichtern, wie sie von den Vertragsparteien einvernehmlich beschlossen wird.

#### **ARTIKEL 4**

#### **BENENNUNG UND ZULASSUNG**

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen für die Durchführung der vereinbarten Dienste auf den angegebenen Strecken zu benennen. Die Notifizierung einer solchen Benennung erfolgt schriftlich durch die Luftfahrtbehörde der Vertragspartei, die das Luftfahrtunternehmen benannt hat, an die Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf diplomatischem Wege.
2. Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei kann von einem von der anderen Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmen den Nachweis verlangen, dass es die Voraussetzungen erfüllt, die nach den Gesetzen und sonstigen Vorschriften, die von dieser Behörde in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens üblicherweise auf den Betrieb internationaler Luftverkehrsdienste angewandt werden, vorgeschrieben sind.
3. Nach Erhalt der Notifizierung der Benennung erteilt die andere Vertragspartei vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Artikels und mit möglichst geringer Verfahrensverzögerung die erforderlichen Lizenzen und Genehmigungen, sofern:
  - a) im Falle eines oder mehrerer von der Arabischen Republik Ägypten benannter Luftfahrtunternehmen:
    - I. Sie ist im Hoheitsgebiet der Arabischen Republik Ägypten niedergelassen und verfügt über eine gültige Betriebsgenehmigung gemäß dem geltenden Recht der Arabischen Republik Ägypten; und
    - II. Die Arabische Republik Ägypten übt eine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen aus und erhält diese

aufrecht; sie ist auch für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständig, und

- III. Es befindet sich unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum der Arabischen Republik Ägypten oder ihrer Staatsangehörigen und wird von diesen tatsächlich kontrolliert; und
- b) im Falle einer von der Republik Österreich benannten Fluggesellschaft(en):
    - I. Sie ist im Hoheitsgebiet der Republik Österreich gemäß den EU-Verträgen niedergelassen und verfügt über eine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union; und
    - II. Der für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige Mitgliedstaat der Europäischen Union übt eine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen aus und erhält diese aufrecht, und die zuständige Luftfahrtbehörde ist in der Bezeichnung eindeutig angegeben; und
    - III. Das Luftfahrtunternehmen befindet sich unmittelbar oder mehrheitlich im Eigentum eines Mitgliedstaats der Europäischen Union oder der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder ihrer Staatsangehörigen und wird von diesen tatsächlich kontrolliert.
  - c) Das benannte Luftfahrtunternehmen ist in der Lage, die Bedingungen zu erfüllen, die nach den Gesetzen und innerstaatlichen Vorschriften, die von der Vertragspartei, die den Antrag oder die Anträge prüft, üblicherweise auf den Betrieb internationaler Luftverkehrsdienste angewendet werden, vorgeschrieben sind.
4. Die vereinbarten Leistungen können jederzeit, ganz oder teilweise, beginnen, jedoch nicht vor:
    - a) Die Vertragspartei, der die Rechte eingeräumt wurden, muss ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen für die betreffende Strecke benannt haben, und
    - b) die Vertragspartei, die die Rechte gewährt, hat dem oder den benannten Luftfahrtunternehmen so schnell wie möglich die entsprechenden Betriebsgenehmigungen erteilt.

## **ARTIKEL 5**

### **WIDERRUF, AUSSETZUNG UND EINSCHRÄNKUNG DER RECHTE**

1. Jede Vertragspartei kann die Betriebsgenehmigung oder die technische Zulassung eines von der anderen Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmens verweigern, widerrufen, aussetzen oder einschränken, wenn:
  - a) im Falle eines oder mehrerer von der Arabischen Republik Ägypten benannter Luftfahrtunternehmen:
    - I. Es ist nicht im Hoheitsgebiet der Arabischen Republik Ägypten niedergelassen und/oder verfügt nicht über eine gültige Betriebsgenehmigung gemäß den geltenden Gesetzen und Vorschriften der Arabischen Republik Ägypten; oder
    - II. Eine wirksame gesetzliche Kontrolle des Luftfahrtunternehmens wird von den Behörden der Arabischen Republik Ägypten nicht ausgeübt oder aufrechterhalten, oder Ägypten ist nicht für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständig, oder
    - III. Das Luftfahrtunternehmen befindet sich nicht im direkten oder mehrheitlichen Eigentum der Arabischen Republik Ägypten und/oder von Staatsangehörigen der Arabischen Republik Ägypten und/oder wird nicht tatsächlich von diesen kontrolliert.
  - b) im Falle einer von der Republik Österreich benannten Fluggesellschaft(en):
    - I. es nicht im Hoheitsgebiet der Republik Österreich nach den EU-Verträgen niedergelassen ist und/oder nicht über eine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union verfügt; oder
    - II. der für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige Mitgliedstaat keine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen ausübt oder aufrechterhält oder die zuständige Luftfahrtbehörde in der Bezeichnung nicht eindeutig angegeben ist,

oder

- III. das Luftfahrtunternehmen befindet sich nicht unmittelbar oder mehrheitlich im Eigentum von Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder von Staatsangehörigen dieser Staaten und/oder wird nicht tatsächlich von diesen kontrolliert; oder
  - IV. das Luftfahrtunternehmen über ein von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis verfügt und kein bilaterales Luftverkehrsabkommen zwischen der Arabischen Republik Ägypten und diesem Mitgliedstaat der Europäischen Union besteht und dieser Mitgliedstaat der Europäischen Union einem von Ägypten benannten Luftfahrtunternehmen Verkehrsrechte verweigert hat.
- c) wenn ein solches Luftfahrtunternehmen die Gesetze und Vorschriften der Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, nicht einhält oder wenn das Luftfahrtunternehmen die vereinbarten Dienste nicht gemäß den in diesem Abkommen festgelegten Bedingungen durchführt.
2. Die in Absatz 1 genannten Rechte werden erst nach Konsultation der Luftfahrtbehörden ausgeübt, es sei denn, ein sofortiges Tätigwerden ist unerlässlich, um einen Verstoß gegen die oben genannten Gesetze und Vorschriften zu verhindern. Die Konsultation findet innerhalb einer Frist von dreißig (30) Tagen nach dem Vorschlag der Konsultation statt, sofern nichts anderes vereinbart wird.

## **ARTIKEL 6**

### **GRUNDSÄTZE FÜR DIE DURCHFÜHRUNG DER VEREINBARTEN DIENSTE**

1. Jede Vertragspartei räumt den benannten Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien faire und gleiche Chancen für den Wettbewerb bei der Erbringung des internationalen Luftverkehrs im Rahmen dieses Abkommens ein.
2. Die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbaren die von den

bezeichneten Luftfahrtunternehmen zu betreibende Kapazität in einer Vereinbarung (Gemeinsames Memorandum).

Jede Vertragspartei berücksichtigt die Interessen der Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei, um deren Möglichkeit, ihre unter dieses Abkommen fallenden Dienste anzubieten, nicht unangemessen zu beeinträchtigen.

3. Jede Vertragspartei ergreift in ihrem Zuständigkeitsbereich alle geeigneten Maßnahmen, um alle Formen von Diskriminierung und unlauteren, wettbewerbswidrigen oder räuberischen Praktiken zu beseitigen, die sich auf die Wettbewerbsposition der bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei bei der Ausübung ihrer in diesem Abkommen festgelegten Rechte und Ansprüche nachteilig auswirken.
4. Keine Vertragspartei darf den von der anderen Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmen Anforderungen in Bezug auf Kapazität, Frequenz, Verkehr oder Luftfahrzeugtyp(en) auferlegen, die mit den Zielen dieses Abkommens unvereinbar wären.
5. Keine Vertragspartei gestattet den von ihr bezeichneten Luftfahrtunternehmen, entweder zusammen mit einem oder mehreren anderen Luftfahrtunternehmen oder getrennt, Marktmacht in einer Weise zu missbrauchen, die eine erhebliche Schwächung eines Wettbewerbers oder den Ausschluss eines Wettbewerbers von einer Strecke zur Folge hat oder haben kann oder soll.
6. Keine Vertragspartei darf das Verkehrsaufkommen, die Häufigkeit oder Regelmäßigkeit des Dienstes oder den/die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeugtyp(en) einseitig beschränken, es sei denn, dies ist aus zollrechtlichen, technischen, betrieblichen oder umweltpolitischen Gründen unter einheitlichen Bedingungen im Einklang mit Artikel 15 des Abkommens von Chicago erforderlich.

7. Ist eine Vertragspartei der Auffassung, dass die von ihr bezeichneten Luftfahrtunternehmen diskriminiert werden oder unlauteren Praktiken oder Maßnahmen ausgesetzt sind, die sich nachteilig auf die fairen und gleichen Chancen der Luftfahrtunternehmen der ersten Vertragspartei im Wettbewerb bei der Erbringung internationaler Luftverkehrsdienste auswirken würden, so kann sie um Konsultationen ersuchen und der anderen Vertragspartei die Gründe für ihre Unzufriedenheit mitteilen. Diese Konsultationen finden spätestens 30 Tage nach Eingang des Ersuchens statt, sofern die beiden Vertragsparteien nichts Anderes vereinbaren.

## **ARTIKEL 7**

### **ZÖLLE UND ANDERE STEUERN**

1. Luftfahrzeuge, die von der bezeichneten Luftverkehrsgesellschaft einer der Vertragsparteien im internationalen Luftverkehr eingesetzt werden, sind nach den Zollvorschriften des Staates und dem Grundsatz der Gegenseitigkeit vorübergehend von Zöllen befreit. Die für den Betrieb und die Versorgung der Fluggäste und der Besatzung erforderlichen Luftfahrzeugausrüstungen, die Treibstoff- und Schmierstoffvorräte sowie die an Bord der Luftfahrzeuge befindlichen Vorräte (einschließlich Nahrungsmittel, Getränke und Tabak) sind bei der Ankunft im Gebiet der anderen Vertragspartei von Zöllen, Kontrollgebühren, sonstigen Abgaben und der Mehrwertsteuer befreit, sofern die Luftfahrzeuge wieder ausgeführt werden und die Ausrüstungen, Vorräte bis zur Wiederausfuhr an Bord der Luftfahrzeuge verbleiben. Die Befreiung gilt auch für Luftfrachtbriefe und gedrucktes Werbematerial, auf dem das Zeichen der Gesellschaft abgedruckt ist und das von der bezeichneten Luftverkehrsgesellschaft an Bord der Luftfahrzeuge unentgeltlich verteilt wird.
2. Von denselben Zöllen, Gebühren, Steuern und der Mehrwertsteuer, mit Ausnahme der der erbrachten Leistung entsprechenden Gebühren, sind ferner befreit:
  - (a) Luftfahrzeugvorräte, die im Gebiet einer Vertragspartei innerhalb der von den zuständigen Behörden der genannten Vertragspartei

festgesetzten Grenzen verbraucht werden und zur Verwendung an Bord von abgehenden Luftfahrzeugen bestimmt sind, die von dem bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei im internationalen Verkehr eingesetzt werden;

(b) Ersatzteile und reguläre Ausrüstungen, die in das Gebiet einer Vertragspartei eingeführt werden und für die Wartung oder Instandsetzung von Luftfahrzeugen bestimmt sind, die von dem bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei im internationalen Verkehr eingesetzt werden;

(c) Treib- und Schmierstoffe zur Versorgung von Luftfahrzeugen, die von dem bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei im internationalen Linienflugverkehr eingesetzt werden, auch wenn diese Lieferungen für den Teil des Fluges über dem Gebiet der Vertragspartei, in dem sie an Bord genommen werden, verwendet werden sollen, sofern das bezeichnete Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei keine Fluggäste, Fracht oder Post zwischen zwei Punkten im Gebiet der anderen Vertragspartei an Bord nimmt. Dieses Abkommen hindert die Republik Österreich nicht daran, auf nichtdiskriminierender Grundlage Steuern, Abgaben, Zölle oder Gebühren auf Treibstoff zu erheben, der im Hoheitsgebiet der Republik Österreich zur Verwendung in einem Luftfahrzeug eines von der Arabischen Republik Ägypten bezeichneten Luftfahrtunternehmens geliefert wird, das zwischen einem Punkt im Hoheitsgebiet der Republik Österreich und einem anderen Punkt im Hoheitsgebiet der Republik Österreich oder im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats der Europäischen Union verkehrt.

3. Wenn die innerstaatlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften einer der Vertragsparteien dies vorschreiben, bleiben die in den Absätzen 1 und 2 genannten Gegenstände unter zollamtlicher Überwachung der betreffenden Vertragspartei. Werden die in den Absätzen 1 und 2 genannten Gegenstände nicht innerhalb der zwischen den beiden Vertragsparteien vereinbarten Frist(en) wiederausgeführt oder zu anderen als den vorgeschriebenen Zwecken verbraucht, so werden die vorgeschriebenen Steuern und Gebühren sowie alle sonstigen finanziellen Abgaben nach den geltenden Rechtsvorschriften erhoben.

4. Die für den Betrieb des Luftfahrzeugs und die Versorgung seiner Fluggäste und Besatzungsmitglieder erforderliche Bordausrüstung sowie die an Bord des von der bezeichneten Luftverkehrsgesellschaft einer Vertragspartei betriebenen Luftfahrzeugs befindlichen Materialien und Vorräte dürfen im Gebiet der anderen Vertragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieser Vertragspartei ausgeladen werden. In diesem Fall werden sie unter die Überwachung dieser Behörden gestellt, bis sie wiederausgeführt oder mit Zustimmung dieser Behörden gemäß den geltenden Zollvorschriften anderweitig veräußert werden. Mehrwertsteuer, Zölle, Gebühren und sonstige finanzielle Abgaben sind wie vorgeschrieben zu entrichten.
5. Die in diesem Artikel vorgesehenen Befreiungen gelten auch in Fällen, in denen die benannten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei mit einem oder mehreren anderen Luftfahrtunternehmen Vereinbarungen über den Austausch von Luftfahrzeugausrüstungen, Ersatzteilen, Boden- und Sicherheitsausrüstungen und deren Ersatzteilen, die unter bedingter Befreiung von Einfuhrabgaben eingeführt wurden, im Gebiet der anderen Vertragspartei getroffen haben, sofern ein oder mehrere andere Luftfahrtunternehmen von der anderen Vertragspartei ebenfalls in den Genuss solcher Befreiungen kommen und die Ausrüstungen und Ersatzteile mit gleichartigen Gegenständen aus derselben Quelle zurückgegeben werden.

## **ARTIKEL 8**

### **STEUERN**

1. Gewinne aus dem Betrieb von Luftfahrzeugen im internationalen Verkehr können nur im Gebiet der Vertragspartei besteuert werden, in der sich der Ort der tatsächlichen Geschäftsleitung des Unternehmens befindet.
2. Kapital, das durch im internationalen Verkehr betriebene Luftfahrzeuge und durch bewegliches Vermögen, das zum Betrieb dieser Luftfahrzeuge gehört, repräsentiert wird, kann nur im Gebiet der Vertragspartei besteuert werden, in der sich der Ort der tatsächlichen Geschäftsleitung des Unternehmens befindet.

3. Besteht zwischen den Vertragsparteien ein besonderes Abkommen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen, so sind die Bestimmungen dieses Abkommens maßgebend.

## **ARTIKEL 9**

### **ANWENDUNG VON GESETZEN UND VORSCHRIFTEN**

1. Die Rechts- und Verwaltungsvorschriften des Staates einer Vertragspartei über den Einflug in sein Hoheitsgebiet, den Aufenthalt dort und den Abflug von Luftfahrzeugen, die im internationalen Luftverkehr eingesetzt werden, oder über das Recht dieser Luftfahrzeuge, dieses Hoheitsgebiet zu überfliegen, sind von dem bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei einzuhalten.
2. Die Rechts- und Verwaltungsvorschriften einer Vertragspartei über den Einflug in ihr Gebiet, den Aufenthalt in ihrem Gebiet und den Ausflug aus ihrem Gebiet für Fluggäste, Besatzung, Gepäck, Fracht oder Post, wie zum Beispiel Einreise-, Ausreise-, Luftsicherheits-, Auswanderungs- und Einwanderungsformalitäten sowie zollrechtliche und gesundheitspolizeiliche Maßnahmen, gelten für Fluggäste, Besatzung, Gepäck, Fracht oder Post, die von dem Luftfahrzeug des bezeichneten Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei befördert werden, solange sie sich in dem genannten Gebiet befinden.
3. Jede Vertragspartei gestattet den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei, in ihrem Gebiet Maßnahmen zu ergreifen (z. B. den Einsatz von Dokumentenspezialisten), um sicherzustellen, dass nur Personen befördert werden, die die erforderlichen Voraussetzungen für die Einreise in oder die Durchreise durch das Gebiet der anderen Vertragspartei erfüllen und im Besitz der erforderlichen Reisedokumente sind.
4. Jede Vertragspartei nimmt eine Person, die sich vor der Einschiffung in ihrem Hoheitsgebiet aufgehalten hat und die am Bestimmungsflughafen für unzulässig befunden und der daher die Einreise verweigert wurde, zu Prüfungszwecken wieder in ihr Hoheitsgebiet auf. Ist eine für unzulässig

befundene Person nicht oder nicht mehr im Besitz ihrer Reisedokumente oder sind ihre Reisedokumente vernichtet worden, so erkennt eine Vertragspartei stattdessen ein von den Behörden der anderen Vertragspartei ausgestelltes Dokument an, das die Umstände der Einschiffung und Ankunft bescheinigt.

5. Keine Vertragspartei darf bei der Anwendung der in diesem Artikel vorgesehenen Gesetze und sonstigen Vorschriften ihrem eigenen Luftfahrtunternehmen gegenüber dem bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei einen Vorzug einräumen.
6. Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post, die sich im unmittelbaren Transit durch das Gebiet einer der Vertragsparteien befinden oder den dafür vorgesehenen Bereich des Flughafens nicht verlassen, werden mit Ausnahme von Sicherheitsmaßnahmen gegen Gewalt, Luftpiraterie und Betäubungsmittelkontrolle nur einer vereinfachten Kontrolle nach den geltenden Gesetzen, Vorschriften und Zollverfahren unterzogen.

## **ARTIKEL 10**

### **LUFTTÜCHTIGKEITS- UND BEFÄHIGUNGSZEUGNISSE**

1. Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Lizenzen, die in Übereinstimmung mit den Gesetzen und Vorschriften einer Vertragspartei, im Fall der Republik Österreich auch mit den Gesetzen und Vorschriften der Europäischen Union, ausgestellt oder gültig gemacht wurden und noch in Kraft sind, werden von der anderen Vertragspartei für die Durchführung der vereinbarten Dienste als gültig anerkannt, sofern diese Zeugnisse oder Lizenzen in Übereinstimmung mit den im Rahmen des Übereinkommens festgelegten Mindeststandards ausgestellt oder gültig gemacht wurden.
2. Absatz 1 gilt auch für ein von der Republik Österreich benanntes Luftfahrtunternehmen, dessen Regulierungskontrolle von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgeübt und aufrechterhalten wird.

Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Lizenzen, die ihren eigenen Staatsangehörigen

von der anderen Vertragspartei erteilt oder für gültig erklärt wurden, für Flüge über ihr eigenes Hoheitsgebiet zu verweigern.

3. Lassen die Vorrechte oder Bedingungen der von einer Vertragspartei erteilten oder für gültig erklärten Lizenzen oder Bescheinigungen eine Abweichung von den im Rahmen des Abkommens festgelegten Normen zu, so kann die Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei unbeschadet ihrer Rechte nach Artikel 10 Absatz 2 um Konsultationen mit der Luftfahrtbehörde der Vertragspartei ersuchen, die eine solche Abweichung gemäß Artikel 19 zulässt, um sich davon zu überzeugen, dass die betreffende Praxis für sie annehmbar ist. Kommt eine zufriedenstellende Einigung nicht zustande, so ist Artikel 5 Absatz 1 dieses Abkommens anzuwenden.

## **ARTIKEL 11 SICHERHEIT**

1. Jede Vertragspartei kann jederzeit um Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei aufrechterhaltenen Sicherheitsstandards in Bereichen, die sich auf Luftfahrteinrichtungen, Flugbesatzungen, Luftfahrzeuge und den Betrieb von Luftfahrzeugen beziehen, ersuchen. Diese Konsultationen finden innerhalb von dreißig (30) Tagen nach dem Ersuchen statt.
2. Stellt die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei nach diesen Konsultationen fest, dass die Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei in einem dieser Bereiche nicht wirksam Sicherheitsstandards aufrechterhält und anwendet, die mindestens den zu diesem Zeitpunkt nach dem Übereinkommen festgelegten Mindeststandards entsprechen, so teilt die Luftfahrtbehörde der ersten Vertragspartei der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei diese Feststellungen und die Schritte mit, die sie für erforderlich hält, um diesen Mindeststandards zu entsprechen, und die Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei ergreift geeignete Abhilfemaßnahmen. Ergreift die andere Vertragspartei nicht innerhalb von 15 Tagen oder einer vereinbarten längeren Frist geeignete Maßnahmen, so ist Artikel 5 Absatz 1 dieses Abkommens anzuwenden.

3. Es besteht Einvernehmen darüber, dass Luftfahrzeuge, die von einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei im Verkehr nach oder von dem Gebiet der anderen Vertragspartei eingesetzt werden, im Gebiet der anderen Vertragspartei von den bevollmächtigten Vertretern der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei an Bord und in der Umgebung des Luftfahrzeugs einer Prüfung unterzogen werden können, um sowohl die Gültigkeit der Luftfahrzeugdokumente und der Dokumente der Besatzung als auch den augenscheinlichen Zustand des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung zu überprüfen (in diesem Artikel „Vorfeldinspektion“ genannt), sofern dies nicht zu einer unangemessenen Verzögerung führt.
4. Gibt eine solche Vorfeldinspektion oder eine Reihe von Vorfeldinspektionen Anlass zu:
  - a) schwerwiegenden Bedenken, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht den zu diesem Zeitpunkt gemäß dem Übereinkommen festgelegten Mindeststandards entspricht, oder
  - b) ernststen Bedenken, dass die zu diesem Zeitpunkt gemäß dem Übereinkommen festgelegten Sicherheitsstandards nicht wirksam aufrechterhalten und verwaltet werden.

Der Luftfahrtbehörde der Vertragspartei, die die Inspektion durchführt, steht es für die Zwecke des Artikels 33 des Übereinkommens frei, den Schluss zu ziehen, dass die Anforderungen, unter denen das Zeugnis oder die Erlaubnisse für dieses Luftfahrzeug oder für die Besatzung dieses Luftfahrzeugs erteilt oder gültig gemacht wurden, oder die Anforderungen, unter denen dieses Luftfahrzeug betrieben wird, nicht den nach dem Übereinkommen festgelegten Mindeststandards entsprechen oder darüber hinausgehen.

5. Wird der Zugang zu einem Luftfahrzeug, das von einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei betrieben wird, zum Zwecke einer Vorfeldinspektion gemäß Absatz 3 von einem Vertreter dieses oder dieser Luftfahrtunternehmen verweigert, so steht es der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei frei, daraus zu schließen, dass ernsthafte Bedenken der in Absatz 4 genannten Art bestehen, und die in jenem Absatz genannten Schlussfolgerungen zu ziehen.

6. Die Luftfahrtbehörde jeder Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebsgenehmigung eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei unverzüglich auszusetzen oder zu ändern, wenn die Luftfahrtbehörde der ersten Vertragspartei aufgrund einer Vorfeldinspektion, einer Reihe von Vorfeldinspektionen, einer Verweigerung des Zugangs zur Vorfeldinspektion, einer Konsultation oder auf andere Weise zu dem Schluss kommt, dass sofortige Maßnahmen für die Sicherheit des Betriebs eines Luftfahrtunternehmens unerlässlich sind.
7. Jede Maßnahme der Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei gemäß Absatz 2 oder 6 wird eingestellt, sobald die Grundlage für das Ergreifen dieser Maßnahme nicht mehr gegeben ist.
8. Hat die Republik Österreich ein Luftfahrtunternehmen benannt, dessen gesetzliche Kontrolle von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgeübt und aufrechterhalten wird, so gelten die Rechte der anderen Vertragspartei nach diesem Artikel gleichermaßen für die Festlegung, Ausübung oder Aufrechterhaltung von Sicherheitsnormen durch diesen anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union und für die Betriebsgenehmigung dieses Luftfahrtunternehmens.

## **ARTIKEL 12**

### **BENUTZERGEBÜHREN**

1. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass die Benutzungsgebühren, die ihre zuständigen Gebühren erhebenden Stellen dem oder den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei auferlegen oder auferlegen dürfen, gerecht, angemessen, transparent und gleich sind. Diese Gebühren müssen auf soliden wirtschaftlichen Grundsätzen beruhen und dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die von anderen Luftfahrtunternehmen für solche Dienste gezahlt werden.
2. Keine Vertragspartei erhebt von dem oder den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei Benutzungsgebühren, die höher sind als die Benutzungsgebühren, die von dem oder den eigenen bezeichneten Luftfahrtunternehmen erhoben werden, die ähnliche,

internationale Luftverkehrsdienste mit ähnlichen Luftfahrzeugen durchführen, und gestattet auch nicht, dass diese erhoben werden.

3. Jede Vertragspartei fördert Konsultationen über Benutzungsgebühren zwischen ihren zuständigen Gebührenerhebungsbehörden und den Luftfahrtunternehmen, die die von diesen Gebührenerhebungsbehörden angebotenen Dienste und Einrichtungen in Anspruch nehmen, soweit dies durchführbar ist, über die Vertretungsorganisationen dieser Luftfahrtunternehmen. Vorschläge für Änderungen der Benutzungsgebühren sind den Benutzern mit einer angemessenen Frist mitzuteilen, um ihnen die Möglichkeit zu geben, ihre Meinung zu äußern, bevor Änderungen vorgenommen werden. Jede Vertragspartei ermutigt ferner die Gebührenerhebungsstellen und diese Benutzer, geeignete Informationen über die Benutzungsgebühren auszutauschen.

### **ARTIKEL 13 LUFTSICHERHEIT**

1. In Übereinstimmung mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten bekräftigen die Vertragsparteien, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen zu schützen, integraler Bestandteil dieses Abkommens ist. Ohne die Allgemeingültigkeit ihrer völkerrechtlichen Rechte und Pflichten einzuschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des am 14. September 1963 in Tokio unterzeichneten Übereinkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, des am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen und des am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, das am 23. September 1971 in Montreal unterzeichnete Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, das am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichnete Zusatzprotokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, und das am 1. März 1991 in Montreal unterzeichnete Übereinkommen über die Markierung von

Plastiksprengstoffen zum Zwecke des Aufspürens sowie alle sonstigen Übereinkommen und Protokolle über die Sicherheit in der Luftfahrt, denen beide Vertragsparteien beitreten.

2. Die Vertragsparteien leisten einander auf Ersuchen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme von Zivilluftfahrzeugen und andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit dieser Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, der Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.
3. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aufgestellten und als Anhänge des Abkommens bezeichneten Luftsicherheitsbestimmungen, soweit diese Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, dass die Betreiber von Luftfahrzeugen, die in ihrem Register eingetragen sind, oder die Betreiber von Luftfahrzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ständigen Wohnsitz haben, und im Fall der Republik Österreich die Betreiber, die in ihrem Hoheitsgebiet nach den EU-Verträgen niedergelassen sind und über eine Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union verfügen, sowie die Betreiber von Flughäfen im Hoheitsgebiet ihrer Staaten in Übereinstimmung mit diesen Luftsicherheitsbestimmungen handeln.
4. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass von den Betreibern von Luftfahrzeugen verlangt werden kann, die in Absatz 3 genannten Luftsicherheitsbestimmungen zu beachten, die von der anderen Vertragspartei für den Einflug in das, für den Abflug aus dem oder für den Aufenthalt im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei verlangt werden, einschließlich - im Fall der Republik Österreich - des Rechts der Europäischen Union. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Hoheitsgebiet angemessene Maßnahmen zum Schutz des Luftfahrzeugs und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzung, Handgepäck, Gepäck, Fracht und Bordvorräten vor und während des Einsteigens oder Beladens wirksam angewendet werden. Jede Vertragspartei prüft ferner wohlwollend jedes Ersuchen einer Vertragspartei um angemessene besondere Sicherheitsmaßnahmen, um einer besonderen Bedrohung zu begegnen.

5. Kommt es zu einem Zwischenfall oder einem drohenden Zwischenfall, bei dem zivile Luftfahrzeuge widerrechtlich beschlagnahmt werden, oder zu anderen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit dieser Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, der Flughäfen oder der Flugnavigationseinrichtungen, unterstützen die Vertragsparteien einander durch Erleichterung der Kommunikation und andere geeignete Maßnahmen, die darauf abzielen, einen solchen Zwischenfall oder eine solche Gefahr rasch und sicher zu beenden.
6. Jede Vertragspartei ergreift alle ihr durchführbar erscheinenden Maßnahmen, um sicherzustellen, dass ein Luftfahrzeug, das einer rechtswidrigen Beschlagnahme oder einem sonstigen rechtswidrigen Eingriff ausgesetzt ist und im Hoheitsgebiet des Staates gelandet ist, am Boden festgehalten wird, es sei denn, sein Abflug ist durch die vorrangige Pflicht zum Schutz von Menschenleben erforderlich. Diese Maßnahmen werden, soweit durchführbar, auf der Grundlage gegenseitiger Konsultationen unter Berücksichtigung des Staates getroffen.
7. Hat eine Vertragspartei begründeten Anlass zu der Annahme, dass die andere Vertragspartei von den Luftsicherheitsbestimmungen dieses Artikels abgewichen ist, so können die Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei um sofortige Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ersuchen. Wird innerhalb von fünfzehn (15) Tagen ab dem Datum eines solchen Ersuchens keine zufriedenstellende Einigung erzielt, so stellt dies einen Grund dar, die Betriebsgenehmigung und die technischen Erlaubnisse eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei zu verweigern, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn ein Notfall vorliegt, kann eine Vertragspartei Maßnahmen nach Artikel 5 Absatz 1 dieses Abkommens vor Ablauf von fünfzehn (15) Tagen ergreifen. Jede nach diesem Absatz ergriffene Maßnahme wird eingestellt, sobald die andere Vertragspartei die Sicherheitsbestimmungen dieses Artikels einhält.

## **ARTIKEL 14**

### **KOMMERZIELLE AKTIVITÄTEN**

1. Das oder die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen jeder Vertragspartei

haben das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei Büros für die Förderung des Luftverkehrs und den Verkauf von Luftverkehrsdiensten sowie für andere mit der Erbringung von Luftverkehrsleistungen verbundene Angelegenheiten zu errichten.

2. Das oder die bezeichnete(n) Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei haben das Recht, in Übereinstimmung mit den Gesetzen und sonstigen Vorschriften der anderen Vertragspartei über Einreise, Aufenthalt und Beschäftigung diejenigen ihrer eigenen leitenden, kaufmännischen, betrieblichen, kaufmännischen, technischen und sonstigen Fachkräfte und Vertreter in das Gebiet der anderen Vertragspartei zu bringen und dort zu unterhalten, die im Zusammenhang mit der Durchführung der vereinbarten Dienste erforderlich sind.
3. Der Bedarf an Vertretern kann nach Wahl des benannten Luftfahrtunternehmens durch eigenes Personal gedeckt werden, indem die Dienste anderer Luftfahrtunternehmen, Organisationen oder Unternehmen in Anspruch genommen werden, die im Gebiet der anderen Vertragspartei tätig und zur Erbringung solcher Dienste im Gebiet der anderen Vertragspartei berechtigt sind.
4. In Übereinstimmung mit den geltenden Gesetzen und Vorschriften erteilt jede Vertragspartei den in Absatz 2 genannten Vertretern und Mitarbeitern auf der Grundlage der Gegenseitigkeit und mit möglichst geringer Verzögerung die erforderlichen Arbeitserlaubnisse, Arbeitsvisa oder andere ähnliche Dokumente.
5. Die bezeichneten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei haben das Recht, nach eigenem Ermessen entweder unmittelbar und/oder durch Beauftragte den Verkauf von Luftverkehrsleistungen und damit zusammenhängenden Dienstleistungen im Gebiet der anderen Vertragspartei unmittelbar und/oder nach Ermessen des Luftfahrtunternehmens durch seine Verkaufsagenten, andere von dem Luftfahrtunternehmen beauftragte Vermittler, durch ein anderes Luftfahrtunternehmen oder über das Internet zu betreiben. Jedes benannte Luftfahrtunternehmen hat das Recht, zu diesem Zweck seine eigenen Beförderungsdokumente zu verwenden. Das benannte Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei hat das Recht, diese Beförderungen und Dienstleistungen in Landeswährung oder in anderen frei

konvertierbaren Währungen gemäß den nationalen Gesetzen und Vorschriften der anderen Vertragspartei zu verkaufen, und es steht jeder Person frei, diese zu kaufen. Das oder die benannten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei haben das Recht, örtliche Ausgaben, einschließlich Flughafengebühren und Treibstoffkauf, im Gebiet der anderen Vertragspartei in Landeswährung oder, sofern dies mit den örtlichen Gesetzen und sonstigen Vorschriften vereinbar ist, in frei konvertierbaren Währungen zu bezahlen.

## **ARTIKEL 15 GEWINNABFÜHRUNG**

1. Jedes benannte Luftfahrtunternehmen hat das Recht, lokale Einnahmen aus dem Gebiet der anderen Vertragspartei in sein Heimatgebiet oder in das Land oder die Länder seiner Wahl gemäß den geltenden Vorschriften in frei konvertierbare Währungen umzurechnen und zu überweisen. Die Konvertierung und Überweisung ist unverzüglich und ohne diesbezügliche Beschränkungen oder Besteuerung zu dem offiziellen Wechselkurs zuzulassen, der für laufende Transaktionen und Überweisungen an dem Tag gilt, an dem das Luftfahrtunternehmen den ersten Antrag auf Überweisung stellt.
  
2. Beschränkt eine Vertragspartei die Überweisung des Überschusses der Einnahmen über die Ausgaben des oder der bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei in diskriminierender Weise, so hat die andere Vertragspartei das Recht, dem oder den bezeichneten Luftfahrtunternehmen dieser Vertragspartei entsprechende Beschränkungen aufzuerlegen.

## **ARTIKEL 16 GENEHMIGUNG DER FLUGPLÄNE**

1. Das oder die benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei legen der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei spätestens dreißig (30) Tage vor Aufnahme der vereinbarten Dienste auf den angegebenen Strecken den Flugplan der geplanten Dienste zur Genehmigung vor, in dem die Häufigkeit, der Luftfahrzeugtyp, die Konfiguration, die Art des Dienstes und die Zahl der

der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellten Sitze angegeben sind. Dies gilt auch für spätere Änderungen. In besonderen Fällen kann diese Frist mit Zustimmung der genannten Behörde verkürzt werden.

2. Will ein benanntes Luftfahrtunternehmen Ad-hoc-Flüge durchführen, die über die in den genehmigten Flugplänen vorgesehenen Flüge hinausgehen, so hat es die vorherige Genehmigung der Luftfahrtbehörde der betreffenden Vertragspartei einzuholen.

## **ARTIKEL 17**

### **TARIFE**

1. Jede Vertragspartei lässt zu, dass die Preise für Linienflugdienste von jedem Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage kommerzieller Erwägungen auf dem Markt festgelegt werden.
2. Ohne die Anwendung des allgemeinen Wettbewerbs- und Verbraucherrechts in jeder Vertragspartei einzuschränken, können die Vertragsparteien eingreifen, um:
  - a) unangemessen diskriminierende Tarife oder Praktiken zu verhindern;
  - b) die Verbraucher vor Tarifen zu schützen, die aufgrund des Missbrauchs einer beherrschenden Stellung oder abgestimmter Verhaltensweisen zwischen Luftfahrtunternehmen unangemessen hoch oder unangemessen restriktiv sind, und
  - c) die Luftfahrtunternehmen vor Tarifen zu schützen, die aufgrund direkter oder indirekter staatlicher Subventionen oder Unterstützungen künstlich niedrig sind.
3. Es kann verlangt werden, dass die Preise für den internationalen Linienflugverkehr zwischen den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien hinterlegt werden. Ungeachtet dessen gewähren die Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien auf Anfrage weiterhin unmittelbaren Zugang zu Informationen über bisherige, bestehende und vorgeschlagene Preise in einer für diese Luftfahrtbehörden annehmbaren

Weise und Form.

## **ARTIKEL 18**

### **AUSTAUSCH VON LUFTFAHRTINFORMATIONEN**

1. Die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien tauschen so schnell wie möglich Informationen über die aktuellen Genehmigungen aus, die dem oder den von ihnen benannten Luftfahrtunternehmen für die Erbringung von Dienstleistungen nach, durch und aus dem Gebiet der anderen Vertragspartei erteilt wurden. Dazu gehören Kopien der aktuellen Zeugnisse und Genehmigungen für Dienste auf bestimmten Strecken zusammen mit Änderungen oder Freistellungsanordnungen.
2. Jede Vertragspartei veranlasst ihr(e) bezeichnetes(n) Luftfahrtunternehmen, der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf Verlangen die Statistiken zu übermitteln, die zu Informationszwecken nach Maßgabe der Gesetze und sonstigen Vorschriften jeder Vertragspartei angemessener Weise erforderlich sind.
3. Alle zwischen den Vertragsparteien ausgetauschten Informationen sind vertraulich und dürfen ohne schriftliche Genehmigung der anderen Vertragspartei nicht an Dritte weitergegeben werden.

## **ARTIKEL 19**

### **LEASING**

1. Die benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei haben das Recht, die vereinbarten Dienste auf den festgelegten Strecken unter Verwendung von Luftfahrzeugen (oder Luftfahrzeugen und Besatzungen) zu erbringen, die von einem beliebigen Unternehmen, einschließlich anderer Luftfahrtunternehmen, geleast wurden, sofern sie von den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien die Genehmigung erhalten haben, die Luftfahrzeuge auf dieser Grundlage einzusetzen.
2. Um Luftfahrzeuge auf Leasingbasis gemäß Absatz 1 zu nutzen, müssen die benannten Luftfahrtunternehmen auch die Bedingungen erfüllen, die nach

den von den Vertragsparteien üblicherweise für den Betrieb internationaler Luftverkehrsdienste angewandten Gesetzen und Vorschriften vorgeschrieben sind.

## **ARTIKEL 20**

### **BODENABFERTIGUNGSDIENSTE**

Vorbehaltlich der Gesetze und sonstigen Vorschriften jeder Vertragspartei hat jedes benannte Luftfahrtunternehmen im Gebiet der anderen Vertragspartei das Recht, seine eigene Bodenabfertigung durchzuführen (in diesem Artikel als „Selbstabfertigung“ bezeichnet) oder nach eigenem Ermessen unter zugelassenen konkurrierenden Anbietern zu wählen, die Bodenabfertigungsdienste ganz oder teilweise erbringen.

Wird die Selbstabfertigung durch solche Gesetze und sonstigen Vorschriften eingeschränkt oder ausgeschlossen und besteht kein wirksamer Wettbewerb zwischen Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten, so wird jedes benannte Luftfahrtunternehmen hinsichtlich seines Zugangs zur Selbstabfertigung und zu Bodenabfertigungsdiensten, die von einem oder mehreren Anbietern erbracht werden, nichtdiskriminierend behandelt.

## **ARTIKEL 21**

### **INTERMODALE BEFÖRDERUNG**

Den benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei ist es gestattet, in Verbindung mit internationalen Luftverkehrsdiensten intermodalen Verkehr nach oder von beliebigen Punkten in den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien oder in Drittländern durchzuführen. Die Luftfahrtunternehmen können sich dafür entscheiden, den intermodalen Verkehr selbst durchzuführen oder ihn durch Vereinbarungen, einschließlich Code-Sharing, mit anderen Luftfahrtunternehmen anzubieten. Solche intermodalen Dienste können als durchgehende Dienstleistung und zu einem einzigen Preis für den kombinierten Luft- und intermodalen Verkehr angeboten werden, sofern Fluggäste und Versender über die Anbieter der betreffenden Beförderung informiert werden.

## **ARTIKEL 22**

### **UMWELTSCHUTZ**

1. Die Vertragsparteien unterstützen die Notwendigkeit, die Umwelt zu schützen, indem sie die nachhaltige Entwicklung des Luftverkehrs fördern und die erheblichen Umweltauswirkungen des Luftverkehrs, einschließlich seiner Treibhausgasemissionen, Schadstoffemissionen und Lärmbelastung, angehen. Sie verpflichten sich, diese Ziele zu verfolgen, indem sie die Entwicklung wirksamer globaler Normen durch die ICAO unterstützen und geeignete einzelstaatliche Maßnahmen ergreifen.
2. Die Vertragsparteien erkennen an, dass die Bewältigung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs und die Verfolgung seiner nachhaltigen Entwicklung eine Reihe von Maßnahmen erfordern, darunter Verbesserungen der Flugzeugtechnologie, betriebliche Verbesserungen, die Förderung nachhaltiger Flugkraftstoffe und das System zur Kompensation und Reduzierung von Kohlenstoffemissionen in der internationalen Luftfahrt (CORSIA).
3. Die Vertragsparteien handeln in Übereinstimmung mit den von der ICAO in Anhang 16 des Abkommens von Chicago angenommenen Umweltstandards für den Luftverkehr, es sei denn, es wurden Abweichungen notifiziert, unter anderem in Bezug auf Band I über Fluglärm, Band II über Triebwerksemissionen, Band III über CO<sub>2</sub>-Emissionen von Flugzeugen und Band IV über das System zum Ausgleich und zur Verringerung des Kohlenstoffausstoßes im internationalen Luftverkehr (CORSIA).
4. Dieses Abkommen ist nicht so auszulegen, als schränke es die Befugnis der zuständigen Behörden einer Vertragspartei ein, alle geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, um die Umweltauswirkungen von Luftverkehrsdiensten zu verhindern oder ihnen auf andere Weise zu begegnen, sofern diese Maßnahmen in vollem Umfang mit ihren Rechten und Pflichten nach dem Völkerrecht, einschließlich des Abkommens von Chicago, in Einklang stehen und ohne Unterschied der Staatsangehörigkeit angewendet werden.

## **ARTIKEL 23 BERATUNGEN**

1. Im Geiste enger Zusammenarbeit konsultieren die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien einander von Zeit zu Zeit, um die Durchführung und zufriedenstellende Einhaltung der Bestimmungen dieses Abkommens und seines Anhangs sicherzustellen; jede Vertragspartei kann jederzeit um Konsultationen über die Durchführung, Auslegung, Anwendung oder Änderung dieses Abkommens ersuchen.
2. Diese Konsultationen, die in Form von Gesprächen oder auf dem Schriftweg erfolgen können, werden innerhalb von sechzig (60) Tagen nach Eingang eines solchen Ersuchens aufgenommen, sofern die beiden Vertragsparteien nichts anderes vereinbaren.

## **ARTIKEL 24 STREITBEILEGUNG**

1. Ergeben sich zwischen den Vertragsparteien Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens, so bemühen sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien in erster Linie um eine Beilegung durch direkte Verhandlungen.
2. Gelingt es den Luftfahrtbehörden nicht, eine Einigung zu erzielen, so wird die Streitigkeit auf diplomatischem Wege beigelegt.
3. Haben die Vertragsparteien eine Einigung auf diplomatischem Wege gemäß Absatz 2 erzielt und kommt eine Vertragspartei dieser Einigung nicht nach, so kann die andere Vertragspartei alle Rechte oder Vorrechte, die sie aufgrund dieses Abkommens der säumigen Vertragspartei oder dem säumigen benannten Luftfahrtunternehmen gewährt hat, einschränken, zurückhalten oder widerrufen, solange die Nichteinhaltung andauert.

## **ARTIKEL 25 ÄNDERUNG DES VERTRAGES**

1. Hält eine der Vertragsparteien die Änderung einer Bestimmung dieses Abkommens für wünschenswert, so wird eine solche Änderung gemäß Artikel 23 vereinbart. Die Änderung tritt am ersten Tag des zweiten Monats in Kraft, der auf den Monat folgt, in dem die beiden Vertragsparteien einander durch einen diplomatischen Notenwechsel notifiziert haben, dass die Voraussetzungen für ihr Inkrafttreten nach ihren jeweiligen Rechtsverfahren erfüllt sind.
2. Ungeachtet des Absatzes 1 können Änderungen des Anhangs zu diesem Abkommen direkt zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden. Solche Änderungen treten in Kraft, wenn sie auf diplomatischem Wege bestätigt werden.
3. Tritt ein mehrseitiges Abkommen über den Luftverkehr für beide Vertragsparteien in Kraft, so wird dieses Abkommen so weit geändert, wie es zur Anpassung an die Bestimmungen dieses Abkommens erforderlich ist.

**ARTIKEL 26**  
**REGISTRIERUNG BEI**  
**DER INTERNATIONALEN ZIVILLUFTFAHRTORGANISATION**

Dieses Abkommen und alle seine Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung angemeldet.

**ARTIKEL 27**  
**BEENDIGUNG**

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit auf diplomatischem Wege schriftlich ihren Beschluss mitteilen, dieses Abkommen zu kündigen. Eine solche Mitteilung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu übermitteln. In diesem Fall endet das Abkommen zwölf (12) Monate nach Eingang der Mitteilung bei der anderen Vertragspartei, es sei denn, die Kündigungsmitteilung wird vor Ablauf dieser Frist einvernehmlich zurückgezogen.
2. Erfolgt keine Bestätigung des Empfangs einer Kündigung durch die andere

Vertragspartei, so gilt die Kündigung vierzehn (14) Tage nach Eingang der Mitteilung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation als zugegangen.

## **ARTIKEL 28 INKRAFTTRETEN**

Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats in Kraft, der auf den Monat folgt, in dem die beiden Vertragsparteien einander durch einen diplomatischen Notenwechsel notifiziert haben, dass die Voraussetzungen für sein Inkrafttreten nach ihren jeweiligen rechtlichen Verfahren erfüllt sind.

Das am 14. November 1989 unterzeichnete Luftverkehrsabkommen zwischen der Österreichischen Bundesregierung und der Regierung der Arabischen Republik Ägypten wird zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Abkommens beendet und durch das vorliegende Abkommen vollständig ersetzt.

Zu Urkund dessen haben die von ihren jeweiligen Regierungen hierzu gehörig befugten Unterzeichneten das vorliegende Abkommen unterzeichnet.

Gefertigt in zweifacher Ausfertigung unter ..... an diesem ..... Tag von ..... im Jahr in deutscher, arabischer und englischer Sprache. Im Falle von Abweichungen ist der englische Text maßgebend.

**FÜR**

**DIE ÖSTERREICHISCHE  
BUNDESREGIERUNG**

**FÜR**

**DIE REGIERUNG DER ARABISCHEN  
REPUBLIK ÄGYPTEN**

**ANHANG**  
**STRECKENPLAN**

- I. Strecken, die von den benannten Luftfahrtunternehmen **der Arabischen Republik Ägypten** zu bedienen sind

AUS	ZWISCHENSUNKTE	NACH	ÜBER PUNKTE HINAUS
Punkte in Ägypten	Beliebige Punkte	Punkte in Österreich	Beliebige Punkte

- II. Strecken, die von den benannten Luftfahrtunternehmen der Republik Österreich zu bedienen sind

AUS	ZWISCHENPUNKTE	NACH	ÜBER PUNKTE HINAUS
Punkte in Österreich	Beliebige Punkte	Punkte in Ägypten	Beliebige Punkte

**Anmerkungen**

Alle Zwischenlandepunkte und darüberhinausgehende Punkte können von den benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei ohne Ausübung von Verkehrsrechten der fünften Freiheit bedient werden.

Die Ausübung von Rechten der 5. Freiheit müsste zwischen den zuständigen Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden.

## Abschnitt 2

### **Operative Flexibilität**

- (a) Die benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei können nach eigenem Ermessen auf allen oder einzelnen Flügen
- (b) Flüge in einer oder beiden Richtungen durchführen;
- (c) verschiedene Flugnummern in einem Flugbetrieb zusammenfassen;
- (d) Zwischenlandungen an einem oder mehreren Punkten auslassen;
- (e) zwei Punkte im Gebiet der anderen Vertragspartei mit demselben Flugdienst bedienen (Co-Terminalisierung), ohne dass Kabotage erforderlich ist.