

LUFTVERKEHRSABKOMMEN

ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG UND DER REGIERUNG DER VEREINIGTEN ARABISCHEN EMIRATE

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung der Vereinigten Arabischen Emirate, im Folgenden als "Vertragsparteien" bezeichnet, sind Vertragsparteien des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegt wurde;

in dem Wunsch, den internationalen Luftverkehr in sicherer und geordneter Weise zu organisieren und die internationale Zusammenarbeit in Bezug auf diesen Verkehr so weit wie möglich zu fördern, und

in dem Wunsch, ein Abkommen zu schließen, um die Entwicklung des Luftverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu fördern,

sind sie wie folgt übereingekommen:

Artikel 1 Begriffsbestimmungen

Artikel 2 Einräumung von Rechten

Artikel 3 Benennung und Widerruf

Artikel 4 Anwendbarkeit von Gesetzen und Verordnungen

Artikel 5 Befreiung von Zöllen und anderen Abgaben

Artikel 6 Besteuerung

Artikel 7 Nutzungsentgelte

Artikel 8 Verkehr im direkten Transit

Artikel 9 Anerkennung von Bescheinigungen und Lizenzen

Artikel 10 Preisgestaltung

Artikel 11 Handelsvertretungen und Möglichkeiten

Artikel 12 Grundsätze für den Betrieb vereinbarter Dienste

Artikel 13 Flugsicherheit

Artikel 14 Sicherheit im Luftverkehr

Artikel 15 Soziale Aspekte

Artikel 16 Schutz der Umwelt

Artikel 17 Bereitstellung von Statistiken

Artikel 18 Konsultationen

Artikel 19 Änderungen

Artikel 20 Beilegung von Streitigkeiten

Artikel 21 Beendigung

Artikel 22 Eintragung

Artikel 23 Inkrafttreten

Anhang

ARTIKEL 1

BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Für die Zwecke dieses Abkommens:

a) Der Begriff "Luftfahrtbehörden" bezeichnet im Falle der österreichischen Bundesregierung das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und im Falle der Regierung der Vereinigten Arabischen Emirate die General Civil Aviation Authority oder in beiden Fällen jede Person oder Stelle, die befugt ist, die derzeit von den genannten Behörden ausgeübten Funktionen oder ähnliche Funktionen wahrzunehmen;

b) Der Begriff "vereinbarte Dienste" bezeichnet den internationalen Linienflugverkehr auf der/den im Anhang zu diesem Abkommen angegebenen Strecke(n) zur Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post, getrennt oder in Kombination, gemäß Artikel 12 dieses Abkommens.

c) Der Ausdruck "Abkommen" bezeichnet das am siebten Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung eröffnete Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, einschließlich aller nach Artikel 90 dieses Abkommens angenommenen Anhänge und aller Änderungen der Anhänge oder des Abkommens nach den Artikeln 90 und 94 Buchstabe a) dieses Abkommens, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien wirksam sind;

d) Der Begriff "Anhang" bezeichnet den Anhang zu diesem Abkommen, einschließlich aller Änderungen, die daran gemäß diesem Abkommen vorgenommen werden. Der Anhang ist Bestandteil des Abkommens, und alle Bezugnahmen auf das Abkommen schließen die Bezugnahme auf den Anhang ein, sofern nichts anderes bestimmt ist;

e) Der Begriff "Kapazität" bedeutet in Bezug auf vereinbarte Dienste die verfügbare Nutzlast des auf diesen Diensten eingesetzten Luftfahrzeugs, multipliziert mit der

Häufigkeit, mit der dieses Luftfahrzeug in einem bestimmten Zeitraum auf einer Strecke oder einem Streckenabschnitt eingesetzt wird;

f) Die Begriffe "Luftverkehrsdienst", "internationaler Luftverkehrsdienst", "Luftfahrtunternehmen" und "Zwischenlandung zu Nichtverkehrszwecken" haben die ihnen in Artikel 96 des Übereinkommens zugewiesene Bedeutung;

g) Der Begriff "bezeichnetes Luftfahrtunternehmen" bezeichnet jedes Luftfahrtunternehmen, das gemäß Artikel 3 dieses Abkommens bezeichnet und zugelassen wurde;

h) Der Begriff "intermodaler Verkehr" bezeichnet die öffentliche entgeltliche oder angemietete Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post mit Luftfahrzeugen und einem oder mehreren Landverkehrsträgern, getrennt oder in Kombination;

i) Der Begriff "Preis" bezeichnet die Flugpreise und/oder Luftfrachtraten, die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post zu zahlen sind, sowie die Bedingungen (einschließlich etwaiger Sonderbedingungen für die Beförderung von Post), unter denen diese Preise gelten. (Diese Begriffsbestimmung umfasst gegebenenfalls auch die Beförderung auf dem Landweg in Verbindung mit dem internationalen Luftverkehr und die Bedingungen, unter denen sie gelten);

j) Der Begriff "Selbstabfertigung" bezeichnet eine Situation, in der der Flughafennutzer eine oder mehrere Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten unmittelbar für sich selbst erbringt und keinen wie auch immer gearteten Vertrag mit einem Dritten über die Erbringung dieser Dienste abschließt; im Sinne dieser Begriffsbestimmung gelten Flughafennutzer untereinander nicht als Dritte, wenn:

- a) die eine die Mehrheit in der anderen hat, oder
- b) ein einziges Gremium jeweils eine Mehrheitsbeteiligung hat;

k) Der Begriff "festgelegte Strecke" bezeichnet eine im Anhang zu diesem Abkommen festgelegte Strecke;

l) Der Begriff "Gebiet" hat die ihm in Artikel 2 des Übereinkommens zugewiesene Bedeutung;

m) Der Begriff "Nutzungsentgelte" bezeichnet ein Entgelt, das den Luftfahrtunternehmen (für Luftfahrzeuge, ihre Besatzungen, Fluggäste, Gepäck, Fracht und gegebenenfalls Post) von den zuständigen erhebenden Behörden für die Bereitstellung von Flughafeninfrastruktur, Flughafenumwelt-, Flugnavigations- oder Luftsicherheitseinrichtungen oder -diensten, einschließlich damit verbundener Dienste und Einrichtungen, berechnet wird oder von ihnen erhoben werden darf.

n) Bezugnahmen in diesem Abkommen auf Staatsangehörige der Republik Österreich sind als Bezugnahmen auf Staatsangehörige der Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu verstehen;

o) Bezugnahmen in diesem Abkommen auf Luftfahrtunternehmen der Republik Österreich und der Vereinigten Arabischen Emirate sind als Bezugnahmen auf die von der Republik Österreich bzw. den Vereinigten Arabischen Emiraten benannten Luftfahrtunternehmen zu verstehen;

p) Bezugnahmen in diesem Abkommen auf die "EU-Verträge" sind als Bezugnahmen auf den Vertrag über die Europäische Union und den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu verstehen;

q) Bezugnahmen in diesem Übereinkommen auf die "Europäische Freihandelsgemeinschaft" sind als Bezugnahmen auf ihre Mitgliedstaaten Island, Liechtenstein, Norwegen und die Schweiz zu verstehen.

ARTIKEL 2

EINRÄUMUNG VON RECHTEN

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte zum Zwecke der Durchführung von internationalen Linienflugdiensten auf den im Anhang zu diesem Abkommen aufgeführten Strecken.

2. Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Abkommens genießen die von jeder Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen bei der Durchführung der vereinbarten Flugdienste auf den angegebenen Strecken die folgenden Rechte:

a) das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen, und

b) Das Recht, in seinem Hoheitsgebiet zu nicht verkehrsbedingten Zwecken anzuhalten.

c) Das Recht, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei an den im Anhang genannten Punkten Zwischenstopps einzulegen, um Fahrgäste, Gepäck, Fracht, einschließlich Post, einzeln oder zusammen an Bord zu nehmen und auszusteigen.

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, die die Rechte gewährt, und Punkten im Gebiet eines Drittlandes oder umgekehrt zu befördern ("Rechte der fünften Freiheit"). Verkehrsrechte der fünften Freiheit werden nur auf der Grundlage einer vorherigen Vereinbarung zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien gemäß dem Anhang gewährt.

4. Absatz 2 ist nicht so zu verstehen, dass den von einer Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmen das Vorrecht eingeräumt wird, im Gebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck und Fracht einschließlich Post gegen Entgelt oder

Miete an Bord zu nehmen, die für einen anderen Ort im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind ("Kabotage").

5. Ist ein benanntes Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei aufgrund eines bewaffneten Konflikts, politischer Unruhen oder Entwicklungen oder besonderer und außergewöhnlicher Umstände nicht in der Lage, einen Flugdienst auf seiner normalen Streckenführung durchzuführen, so bemüht sich die andere Vertragspartei nach besten Kräften, die Fortsetzung des Flugdienstes durch eine geeignete, von den Vertragsparteien einvernehmlich beschlossene vorübergehende Regelung der Streckenführung zu erleichtern.

6. Die benannten Luftfahrtunternehmen haben das Recht, alle von den Vertragsparteien bereitgestellten Luftstraßen, Flughäfen und sonstigen Einrichtungen diskriminierungsfrei zu nutzen.

ARTIKEL 3 BENENNUNG UND WIDERRUF

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, der anderen Vertragspartei schriftlich ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen für die Durchführung der vereinbarten Dienste auf den angegebenen Strecken zu benennen und die Benennung eines Luftfahrtunternehmens zu widerrufen oder ein zuvor benanntes Luftfahrtunternehmen durch ein anderes zu ersetzen.

2. Die Benennung erfolgt durch schriftliche Mitteilung zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien auf diplomatischem Wege.

3. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von dem von der anderen Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen den Nachweis verlangen, dass es die Voraussetzungen erfüllt, die nach den von diesen Behörden auf den Betrieb des internationalen Luftverkehrs angewandten Gesetzen und sonstigen Vorschriften in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens vorgeschrieben sind.

4. Nach Erhalt einer solchen Benennung erteilt die andere Vertragspartei unverzüglich die entsprechenden Ermächtigungen und Genehmigungen, sofern dies verfahrensmäßig möglich ist:

a) Im Falle eines von der Republik Österreich benannten Luftfahrtunternehmens:

- (i)** es ist im Hoheitsgebiet der Republik Österreich gemäß den EU-Verträgen niedergelassen und verfügt über eine gültige Betriebsgenehmigung gemäß dem Recht der Europäischen Union; und
- (ii)** der für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige Mitgliedstaat der Europäischen Union eine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen ausübt und aufrechterhält und die zuständige Luftfahrtbehörde in der Bezeichnung eindeutig angegeben ist; und
- (iii)** das Luftfahrtunternehmen sich unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder von Staaten der Europäischen Freihandelsgemeinschaft und/oder von Staatsangehörigen dieser Staaten befindet und von diesen tatsächlich kontrolliert wird; und
- (iv)** das Luftfahrtunternehmen seine Hauptniederlassung in der Republik Österreich (oder in dem Mitgliedstaat, von dem es die gültige Betriebsgenehmigung erhalten hat) hat.

b) Im Falle eines von den Vereinigten Arabischen Emiraten designierten Luftfahrtunternehmens:

- (i)** es ist im Hoheitsgebiet der Vereinigten Arabischen Emirate niedergelassen und verfügt über eine gültige Betriebsgenehmigung nach dem geltenden Recht der Vereinigten Arabischen Emirate; und
- (ii)** die Vereinigten Arabischen Emirate üben eine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen aus und

erhalten es aufrecht und sind für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständig; und

- (iii) das Luftfahrtunternehmen befindet sich unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum der Vereinigten Arabischen Emirate und/oder ihrer Staatsangehörigen und wird tatsächlich von diesen kontrolliert.

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

a) Im Falle eines von der Republik Österreich designierten Luftfahrtunternehmens:

- (i) dieses nicht im Hoheitsgebiet der Republik Österreich im Sinne der EU-Verträge niedergelassen ist oder nicht über eine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union verfügt; oder
- (ii) der für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige Mitgliedstaat der Europäischen Union 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 sich 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 tatsächlich kontrolliert wird; oder
- (iv) das Luftfahrtunternehmen seine Hauptniederlassung nicht in der Republik Österreich/dem Mitgliedstaat hat, von dem es die Betriebsgenehmigung erhalten hat; oder
- (v) das Luftfahrtunternehmen über einen Luftverkehrsbetreiberschein verfügt, der von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen

Union ausgestellt wurde, und nachgewiesen werden kann, dass das Unternehmen bei Ausübung der sich aus dem vorliegenden Abkommen ergebenden Verkehrsrechte auf einer den anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union berührenden Strecke, einschließlich des Betriebs eines Dienstes, der als durchgehender Dienst vermarktet wird oder einen solchen darstellt, verkehrsrechtliche Einschränkungen, die sich aus einem bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen den Vereinigten Arabischen Emiraten und dem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union ergeben, missachten würde; oder

- (vi) das Luftfahrtunternehmen über einen Luftverkehrsbetreiberschein verfügt, der von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgestellt wurde, und kein bilaterales Luftverkehrsabkommen zwischen den Vereinigten Arabischen Emiraten und dem betreffenden Mitgliedstaat der Europäischen Union besteht, und nachgewiesen werden kann, dass dem/den von den Vereinigten Arabischen Emiraten benannten Luftfahrtunternehmen die für die Durchführung des geplanten Flugbetriebs erforderlichen Verkehrsrechte nicht auf Gegenseitigkeitsbasis gewährt werden.

b) Im Falle eines von den Vereinigten Arabischen Emiraten benannten Luftfahrtunternehmens

- (i) es nicht im Hoheitsgebiet der Vereinigten Arabischen Emirate niedergelassen ist oder nicht über eine gültige Betriebsgenehmigung nach dem geltenden Recht der Vereinigten Arabischen Emirate verfügt; oder
- (ii) die Vereinigten Arabischen Emirate keine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen ausüben oder aufrechterhalten oder die Vereinigten Arabischen Emirate nicht für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständig sind; oder

- (iii) das Luftfahrtunternehmen sich nicht unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum der Vereinigten Arabischen Emirate und/oder ihrer Staatsangehörigen befindet oder von diesen tatsächlich kontrolliert wird.

6. Wurde ein Luftfahrtunternehmen gemäß diesem Artikel benannt und zugelassen, kann es jederzeit mit der Durchführung der vereinbarten Dienste in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Abkommens beginnen.

7. Sofern nicht sofortige Maßnahmen erforderlich sind, um Verstöße gegen die oben genannten Gesetze und sonstigen Vorschriften zu verhindern, oder sofern nicht die Sicherheit Maßnahmen gemäß Artikel 13 (Sicherheit) oder Artikel 14 (Gefahrenabwehr) erfordert, werden die in Absatz 5 dieses Artikels genannten Rechte erst nach Konsultationen zwischen den Luftfahrtbehörden gemäß Artikel 18 (Konsultationen) dieses Abkommens ausgeübt.

ARTIKEL 4

ANWENDBARKEIT VON GESETZEN UND VORSCHRIFTEN

1. Die Rechts- und Verwaltungsvorschriften einer Vertragspartei gelten für die Navigation und den Betrieb der Luftfahrzeuge der von der anderen Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmen beim Einflug in das Gebiet der ersten Vertragspartei, beim Überflug, beim Aufenthalt im Gebiet der zweiten Vertragspartei und beim Abflug aus dem Gebiet der ersten Vertragspartei.

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, Gepäck, Besatzung, Fracht und Post, wie z. B. Einreise-, Ausreise-, Auswanderungs-, Einwanderungs-, Zoll-, Gesundheits- und Quarantäneformalitäten, gelten für Fluggäste, Gepäck, Besatzung, Fracht und Post, die von Luftfahrzeugen der von der anderen Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmen befördert werden, solange sie sich in deren Gebiet befinden.

3. Jede Vertragspartei gestattet den benannten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei, in ihrem Hoheitsgebiet Maßnahmen zu ergreifen (z. B. den Einsatz von Dokumentenspezialisten), um sicherzustellen, dass nur Personen befördert werden, die die erforderlichen 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 übermittelt der anderen Vertragspartei auf Anfrage Kopien der in diesem Artikel genannten einschlägigen Gesetze und Vorschriften.

5. Keine Vertragspartei darf bei der Anwendung der in diesem Artikel vorgesehenen Gesetze, Vorschriften und Verfahren ihren eigenen oder anderen Luftfahrtunternehmen Vorrang vor den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei einräumen.

ARTIKEL 5

BEFREIUNG VON ZÖLLEN UND ANDEREN ABGABEN

1. Luftfahrzeuge, die von den von jeder Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen im internationalen Verkehr eingesetzt werden, sowie deren reguläre Ausrüstung, Treibstoff- und Schmierstoffvorräte und die an Bord dieser Luftfahrzeuge befindlichen Vorräte (einschließlich Nahrungsmittel, Getränke, Spirituosen und Tabak) sind bei der Ankunft im Gebiet der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Kontrollgebühren und sonstigen Abgaben oder Steuern befreit, sofern diese Ausrüstungen und Vorräte bis zu ihrer Wiederausfuhr an Bord des Luftfahrzeugs bleiben.

2. Von denselben Zöllen und Steuern, mit Ausnahme der der erbrachten Leistung entsprechenden Gebühren, sind ferner befreit:

- a) Luftfahrzeugvorräte, die im Gebiet einer Vertragspartei innerhalb der von den zuständigen Behörden dieser Vertragspartei festgelegten Grenzen an Bord genommen werden und zur Verwendung an Bord des

auf einer bestimmten Strecke der anderen Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeugs bestimmt sind;

- b)** Ersatzteile, Triebwerke und Bodenausrüstungen, die in das Gebiet einer der Vertragsparteien zur Wartung oder Instandsetzung von Luftfahrzeugen verbracht werden, die auf einer bestimmten Strecke von dem/den benannten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei eingesetzt werden;
- c)** Treib- und Schmierstoffe sowie technische Verbrauchsgüter, die zur Versorgung von Luftfahrzeugen bestimmt sind, die auf einer bestimmten Strecke von dem (den) bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei betrieben werden, auch wenn diese Güter auf dem Teil der Reise über dem Gebiet der Vertragspartei verwendet werden sollen, in dem sie an Bord genommen werden;
- d)** Druckerzeugnisse, einschließlich Druckerzeugnisse, die das Abzeichen des Luftfahrtunternehmens tragen, sowie übliches Werbe- und Verkaufsförderungsmaterial, das von dem Luftfahrtunternehmen gemäß den zollrechtlichen Vorschriften jeder Vertragspartei unentgeltlich verteilt wird, die zur Verwendung oder Verteilung in das Gebiet der anderen Vertragspartei eingeführt oder im Gebiet einer Vertragspartei geliefert und zur Verwendung in abgehenden Luftfahrzeugen eines im internationalen Luftverkehr tätigen Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei an Bord genommen werden, auch wenn diese Vorräte auf einem Teil der über dem genannten Gebiet durchgeführten Reise verwendet werden sollen; und
- e)** Uniformen für das Personal, Computer und Flugscheindrucker für die Reservierung und Ausstellung von Flugscheinen, die zur Verwendung durch ein Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind, sofern sie vorübergehend in das Gebiet der anderen Vertragspartei eingeführt und innerhalb von höchstens 24 Monaten wiederausgeführt werden.

Die unter den Buchstaben a), b), c), d) und e) dieses Absatzes genannten Materialien können unter zollamtlicher Überwachung oder Kontrolle aufbewahrt werden.

3. Die reguläre Bordausrüstung sowie die an Bord der Luftfahrzeuge einer Vertragspartei befindlichen Materialien und Vorräte dürfen im Gebiet der anderen Vertragspartei nur mit Zustimmung der Zollbehörden dieser Vertragspartei ausgeladen werden. In diesem Fall können sie bis zur Wiederausfuhr oder bis zur anderweitigen Verfügung über sie in Übereinstimmung mit den Zollvorschriften unter die Überwachung dieser Behörden gestellt werden.

4. Die in diesem Artikel vorgesehenen Befreiungen können auch in Anspruch genommen werden, wenn das (die) bezeichnete(n) Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei mit einem anderen Luftfahrtunternehmen, dem von der anderen Vertragspartei ebenfalls solche Befreiungen gewährt werden, einen Vertrag über den Verleih oder die Verbringung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Gegenstände in das Gebiet der anderen Vertragspartei geschlossen hat.

ARTIKEL 6

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 7

BENUTZERGEBÜHREN

1. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass die Benutzungsgebühren, die ihre zuständigen Gebühren erhebenden Behörden oder Stellen den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei für die Nutzung von Einrichtungen und Diensten der Flugnavigation und Flugverkehrskontrolle, der Flughafeninfrastruktur, der Luftsicherheit und damit zusammenhängender Einrichtungen und Dienste auferlegen können, gerecht, angemessen, nicht ungerechtfertigt diskriminierend und gleichmäßig auf die Benutzerkategorien verteilt sind. Diese Entgelte können die vollen Kosten widerspiegeln, die den zuständigen Entgelt erhebenden Behörden oder Stellen durch die Bereitstellung der entsprechenden Flughafen- und Luftsicherheitseinrichtungen und -dienste auf dem betreffenden Flughafen oder innerhalb des Flughafensystems entstehen, dürfen diese jedoch nicht überschreiten. Diese Entgelte können eine angemessene Verzinsung der Vermögenswerte nach Abschreibung enthalten. Einrichtungen und Dienste, für die Nutzungsentgelte erhoben werden, müssen auf einer effizienten und wirtschaftlichen Grundlage bereitgestellt werden. In jedem Fall werden diese Entgelte von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei zu Bedingungen erhoben, die nicht ungünstiger sind als die günstigsten Bedingungen, die jedem anderen Luftfahrtunternehmen zum Zeitpunkt der Entgeltfestsetzung zur Verfügung stehen.

2. Jede Vertragspartei fördert Konsultationen zwischen den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen in ihrem Gebiet und den Luftfahrtunternehmen und/oder ihren Vertretungsorganen, die die Dienste und Einrichtungen nutzen, und fördert, dass die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen und die Luftfahrtunternehmen oder ihre Vertretungsorgane die Informationen austauschen, die erforderlich sind, um eine genaue Überprüfung der Angemessenheit der Gebühren in Übereinstimmung mit den Grundsätzen der Absätze 1 und 2 dieses Artikels zu ermöglichen. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass die zuständigen Gebühren erhebenden Behörden oder Stellen den Benutzern

jeden Vorschlag für Änderungen der Benutzungsgebühren mit einer angemessenen Frist mitteilen, damit diese Behörden die von den Benutzern geäußerten Auffassungen berücksichtigen können, bevor Änderungen vorgenommen werden.

3. In Streitbeilegungsverfahren gemäß Artikel 20 (Streitbeilegung) dieses Abkommens wird keine der Vertragsparteien als gegen eine Bestimmung dieses Artikels verstoßend angesehen, es sei denn:

- a) dass sie es unterlässt, innerhalb einer angemessenen Frist eine Überprüfung der von der anderen Vertragspartei beanstandeten Gebühr oder Praxis vorzunehmen; oder
- b) dass nach einer solchen Überprüfung nicht alle ihr zur Verfügung stehenden Maßnahmen ergreift, um eine mit diesem Artikel unvereinbare Gebühr oder Praxis abzustellen.

ARTIKEL 8

VERKEHR IM DIREKTEN TRANSIT

Fluggäste, Gepäck und Fracht, einschließlich Post, die sich im unmittelbaren Transit durch das Gebiet einer der Vertragsparteien befinden und den dafür vorgesehenen Bereich des Flughafens nicht verlassen, sind von Zöllen, Gebühren und ähnlichen Abgaben befreit.

ARTIKEL 9

ANERKENNUNG VON BESCHEINIGUNGEN UND LIZENZEN

1. Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Lizenzen, die in Übereinstimmung mit den Rechts- und Verwaltungsvorschriften einer Vertragspartei, im Falle der Republik Österreich auch mit den Rechts- und Verwaltungsvorschriften 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 Zeugnisse oder Lizenzen ausgestellt oder für gültig erklärt

wurden und den im Rahmen des Abkommens von Chicago festgelegten Mindeststandards entsprechen oder darüber hinausgehen.

2. Absatz 1 gilt auch für ein von der Republik Österreich benanntes Luftfahrtunternehmen, dessen gesetzliche 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 Erlaubnissen, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei oder einem anderen Staat erteilt oder für gültig erklärt worden sind, für Flüge über ihr eigenes Hoheitsgebiet zu verweigern.

ARTIKEL 10

PREISE

1. Jede Vertragspartei lässt zu, dass die Preise für den Linienflugverkehr von jedem Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage seiner wirtschaftlichen Erwägungen auf dem Markt frei festgelegt werden.

2. Das Eingreifen der Vertragsparteien ist auf folgende Fälle beschränkt:

a) Verhinderung von unangemessen diskriminierenden Preisen oder Praktiken, deren dauerhafte Anwendung ein wettbewerbswidriges Verhalten darstellt, das die Lähmung eines Wettbewerbers oder den Ausschluss eines Wettbewerbers von einer bestimmten Strecke zur Folge hat oder haben kann oder soll;

b) Schutz der Verbraucher vor unangemessen hohen oder restriktiven Preisen, die auf den Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung oder auf abgestimmte Verhaltensweisen von Luftfahrtunternehmen zurückzuführen sind; und

c) Schutz der Fluggesellschaften vor künstlich niedrigen Preisen.

3. Die Preise für den internationalen Linienflugverkehr zwischen den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien sind nicht zu hinterlegen. Ungeachtet dessen stellen die benannten Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien auf Anfrage Informationen über historische und bestehende Preise, soweit verfügbar, zur Verfügung.

ARTIKEL 11

HANDELSVERTRETUNG UND MÖGLICHKEITEN

1. Vertretung von Luftfahrtunternehmen

Den von jeder Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen wird gestattet:

a) im Gebiet der anderen Vertragspartei Büros für die Förderung des Luftverkehrs und den Verkauf von Flugscheinen, Nebenleistungen sowie, in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften der anderen Vertragspartei, andere für die Erbringung von Luftverkehrsleistungen erforderliche Einrichtungen zu errichten;

b) im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei - in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften der anderen Vertragspartei über die Einreise, den Aufenthalt und die Beschäftigung - leitendes, kaufmännisches, technisches, betriebliches und sonstiges Fachpersonal, das im Zusammenhang mit der Erbringung von Luftverkehrsleistungen erforderlich ist, einzuführen und zu unterhalten;

c) Dieser Personalbedarf kann nach Wahl der benannten Luftfahrtunternehmen durch eigenes Personal beliebiger Staatsangehörigkeit oder durch Inanspruchnahme der Dienste anderer Organisationen, Unternehmen oder Luftfahrtunternehmen gedeckt werden, die im Gebiet der anderen Vertragspartei tätig und zur Erbringung solcher Dienste im Gebiet dieser Vertragspartei berechtigt sind.

d) die Vertreter und das Personal unterliegen den geltenden Gesetzen und sonstigen Vorschriften der anderen Vertragspartei. In Übereinstimmung mit diesen Gesetzen und Vorschriften erteilt jede Vertragspartei den in Absatz 1 genannten Vertretern und dem Personal so bald wie möglich die erforderlichen Arbeitsgenehmigungen, nationalen Arbeitsvisa, Aufenthaltsgenehmigungen oder andere ähnliche Dokumente, sofern alle Bedingungen erfüllt sind; und

e) treffen die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die von der anderen Vertragspartei benannten Vertretungen der Luftfahrtunternehmen ihre Tätigkeit ordnungsgemäß ausüben können.

2. Verkauf, Umwandlung und Übertragung von Mitteln und Einnahmen

a) Jedes Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei kann den Verkauf von Luftbeförderungen und damit zusammenhängenden Nebenleistungen im Gebiet der anderen Vertragspartei unmittelbar und/oder nach eigenem Ermessen durch seine Verkaufsagenten, andere von dem Luftfahrtunternehmen benannte Vermittler, durch ein anderes Luftfahrtunternehmen oder über das Internet betreiben. Jedes Luftfahrtunternehmen hat das Recht, solche Beförderungen und damit zusammenhängende Nebenleistungen zu verkaufen, und es steht jeder Person frei, solche Beförderungen und Nebenleistungen in der Währung des betreffenden Gebiets oder in frei konvertierbaren Währungen gemäß den örtlichen Währungsvorschriften zu kaufen.

b) Jedes Luftfahrtunternehmen hat das Recht, Einkünfte aus dem Gebiet der anderen Vertragspartei in frei konvertierbare Währungen umzurechnen und in sein Heimatgebiet oder in das Land oder die Länder seiner Wahl gemäß den geltenden Vorschriften und Gesetzen zu überweisen. Die Umrechnung und Überweisung ist unverzüglich und ohne diesbezügliche Beschränkungen oder Besteuerung zu dem amtlichen Wechselkurs zuzulassen, der für laufende Transaktionen und Überweisungen an dem Tag gilt, an dem das Luftfahrtunternehmen den ersten Überweisungsantrag stellt. Gibt es keinen

amtlichen Umrechnungskurs, so erfolgt die Umrechnung und Überweisung auf der Grundlage der geltenden Devisenmarktkurse.

c) Die Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei sind berechtigt, örtliche Ausgaben, einschließlich Flughafengebühren und Treibstoffkäufe, im Gebiet der anderen Vertragspartei in Landeswährung zu bezahlen. Nach eigenem Ermessen können die Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei solche Ausgaben im Gebiet der anderen Vertragspartei in frei konvertierbaren Währungen in Übereinstimmung mit den örtlichen Währungsvorschriften bezahlen.

3. Bodenabfertigung

Jedes benannte Luftfahrtunternehmen hat das Recht, seine eigenen Bodenabfertigungsdienste ("Selbstabfertigung") im Gebiet der anderen Vertragspartei zu erbringen oder diese Dienste ganz oder teilweise nach eigenem Ermessen mit einem der für die Erbringung solcher Dienste zugelassenen Dienstleister zu beauftragen ("Fremdabfertigung"). Sofern oder solange die für die Bodenabfertigung im Gebiet einer Vertragspartei geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften die Freiheit der Fremd- oder Selbstabfertigung verhindern oder einschränken, wird jedes benannte Luftfahrtunternehmen hinsichtlich des Zugangs zur Selbstabfertigung und zu den von einem oder mehreren Anbietern erbrachten Bodenabfertigungsdiensten auf nichtdiskriminierender Grundlage behandelt.

4. Leasing

In Übereinstimmung mit den einschlägigen nationalen Gesetzen und sonstigen Vorschriften der beiden Vertragsparteien sind die benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei berechtigt, die vereinbarten Dienste unter Einsatz von Luftfahrzeugen mit oder ohne Besatzung zu erbringen, die von beliebigen Leasinggebern, auch aus Drittländern, geleast werden, sofern alle an solchen Vereinbarungen Beteiligten die Bedingungen erfüllen, die in den von den Vertragsparteien üblicherweise auf solche Vereinbarungen angewandten Gesetzen und sonstigen Vorschriften vorgeschrieben sind.

5. Code Share

Bei der Durchführung von Diensten im Rahmen dieses Abkommens kann jedes benannte Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei kooperative Marketingvereinbarungen, wie z. B. Code-Sharing-Vereinbarungen, treffen:

- a)** ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien; und
- b)** ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen aus einem Drittland; und
- c)** jeder Anbieter von Land- oder Seeverkehr;

unter der Voraussetzung, dass i) alle beteiligten Luftfahrtunternehmen über die entsprechende Genehmigung in Form von Verkehrslenkungsrechten oder Verkehrsrechten verfügen und ii) die Vereinbarungen den normalerweise für solche Vereinbarungen geltenden Anforderungen entsprechen. Bei Personenbeförderungen, die im Rahmen von Codesharing verkauft werden, ist der Käufer am Verkaufsort oder auf jeden Fall vor dem Einsteigen darüber zu informieren, welche Verkehrsunternehmen die einzelnen Abschnitte des Dienstes durchführen werden.

Die benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei können auch Code-Sharing-Dienste zwischen beliebigen Punkten im Gebiet der anderen Vertragspartei anbieten, sofern diese Dienste von einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden, die über die entsprechende Genehmigung verfügen.

Das Recht auf Zwischenlandung kann von den vermarktenden Luftfahrtunternehmen auf allen Code-Sharing-Diensten ausgeübt werden.

6. Intermodaler Verkehr

Vorbehaltlich der Gesetze und sonstigen Vorschriften jeder Vertragspartei ist es den benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei gestattet, in Verbindung mit dem Luftverkehr intermodalen Verkehr nach oder von beliebigen Punkten in den Gebieten der Vertragsparteien oder von Drittländern durchzuführen. Die Luftfahrtunternehmen können sich dafür entscheiden, den intermodalen Verkehr selbst durchzuführen oder ihn durch Vereinbarungen, einschließlich Code-Sharing,

mit anderen Verkehrsträgern zu erbringen. Solche intermodalen Dienste können als durchgehender Dienst und zu einem einzigen Preis für die kombinierte Beförderung im Luftverkehr und im intermodalen Verkehr angeboten werden, sofern Fluggäste und Verloader über die Anbieter der betreffenden Beförderung informiert werden.

7. Wartung, Instandhaltung oder Reparatur von Luftfahrzeugen

Jedes benannte Luftfahrtunternehmen hat das Recht, die Wartung, Instandhaltung oder Instandsetzung von Luftfahrzeugen im Gebiet der anderen Vertragspartei selbst vorzunehmen oder diese Dienstleistungen ganz oder teilweise nach eigenem Ermessen an einen der für die Erbringung solcher Dienstleistungen zugelassenen und auf den jeweiligen Flughäfen lizenzierten Dienstleister zu vergeben. Die Instandhaltung und Mängelbeseitigung kann auch für Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden, wenn:

- a) die eine die Mehrheit in der anderen hat, oder
- b) ein einziges Gremium hat jeweils eine Mehrheitsbeteiligung.

ARTIKEL 12

GRUNDSÄTZE FÜR DEN BETRIEB VEREINBARTER DIENSTE

1. Jede Vertragspartei räumt den benannten Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien faire und gleiche Chancen für einen freien Wettbewerb bei der Erbringung des durch dieses Abkommen geregelten internationalen Luftverkehrs ein.

2. Jede Vertragspartei gestattet jedem benannten Luftfahrtunternehmen, die Häufigkeit und Kapazität der vereinbarten Dienste, die es auf den angegebenen Strecken anbietet, auf der Grundlage seiner kommerziellen Erwägungen auf dem Markt zu bestimmen, wie dies von Zeit zu Zeit zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien vereinbart wird. In Übereinstimmung mit diesem Recht darf keine Vertragspartei das Verkehrsaufkommen, die Häufigkeit oder Regelmäßigkeit des Dienstes oder den oder die Luftfahrzeugtypen, die von den von der anderen Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen betrieben werden, einseitig beschränken, es sei denn, dies ist aus zollrechtlichen, technischen, betrieblichen,

flugsicherungstechnischen, umwelt- oder gesundheitspolitischen Gründen unter einheitlichen Bedingungen im Einklang mit Artikel 15 des Abkommens erforderlich.

3. Die von einer Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen können verpflichtet werden, ihre Flugpläne den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei mindestens dreißig (30) Tage vor dem vorgeschlagenen Zeitpunkt ihrer Einführung 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.

4. Keine Vertragspartei gestattet dem oder den von ihr bezeichneten Luftfahrtunternehmen, entweder zusammen mit einem oder mehreren anderen Luftfahrtunternehmen oder allein, die Marktmacht in einer Weise zu missbrauchen, die eine erhebliche Schwächung eines Wettbewerbers oder den Ausschluss eines Wettbewerbers von einer im Rahmen dieses Abkommens festgelegten Strecke zur Folge hat oder haben kann oder soll.

5. Jede Vertragspartei ergreift in ihrem Zuständigkeitsbereich alle geeigneten Maßnahmen zur Beseitigung aller Formen von Diskriminierung und wettbewerbswidrigen oder räuberischen Praktiken bei der Ausübung der in diesem Abkommen festgelegten Rechte und Ansprüche.

ARTIKEL 13

FLUGSICHERHEIT

1. Jede Vertragspartei kann jederzeit um Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei angenommenen Sicherheitsnormen in allen Bereichen, die die Luftfahrzeugbesatzung, die Luftfahrzeuge oder deren Betrieb betreffen, ersuchen. Diese Konsultationen finden innerhalb von dreißig (30) Tagen nach diesem Ersuchen statt.

2. Stellt eine Vertragspartei nach diesen Konsultationen fest, dass die andere Vertragspartei in einem solchen Bereich nicht tatsächlich Sicherheitsnormen

aufrechterhält und anwendet, die zumindest den zu diesem Zeitpunkt gemäß dem Übereinkommen festgelegten Mindestnormen entsprechen, so teilt die erste Vertragspartei der anderen Vertragspartei diese Feststellungen und die zur Einhaltung dieser Mindestnormen für notwendig erachteten Schritte mit, und die andere Vertragspartei ergreift geeignete Abhilfemaßnahmen. Ergreift die andere Vertragspartei nicht innerhalb von fünfzehn (15) Tagen oder einer vereinbarten längeren Frist geeignete Maßnahmen, so ist Artikel 3 Absatz 5 (Benennung und Widerruf) dieses Abkommens anzuwenden.

3. Ungeachtet der in Artikel 33 des Übereinkommens genannten Verpflichtungen wird vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, das von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei im Verkehr nach oder von dem Gebiet der anderen Vertragspartei eingesetzt wird, im Gebiet der anderen Vertragspartei von den bevollmächtigten Vertretern der anderen Vertragspartei an Bord und in der Umgebung des Luftfahrzeugs einer Prüfung unterzogen werden kann, um sowohl die Gültigkeit der Luftfahrzeugdokumente als auch die der Besatzungsmitglieder und den augenscheinlichen Zustand des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung zu überprüfen (in diesem Artikel "Vorfeldinspektion" genannt), sofern dies nicht zu einer unangemessenen Verzögerung führt.

4. Wenn eine solche Vorfeldinspektion oder eine Reihe von Vorfeldinspektionen Anlass zu:

a) ernsthafte Bedenken, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht den zu diesem Zeitpunkt gemäß dem Übereinkommen festgelegten Mindeststandards entspricht, oder

b) ernste Bedenken, dass es an einer wirksamen Aufrechterhaltung und Verwaltung der seinerzeit im Rahmen des Übereinkommens festgelegten Sicherheitsnormen mangelt,

Der Vertragspartei, die die Inspektion durchführt, steht es für die Zwecke des Artikels 33 des Übereinkommens frei, die Schlussfolgerung zu ziehen, dass die

Anforderungen, unter denen das Zeugnis oder die Lizenzen für das betreffende Luftfahrzeug oder für die Besatzung des Luftfahrzeugs erteilt oder gültig gemacht wurden, oder die Anforderungen, unter denen das 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 oder in deren Namen betrieben wird, zum Zwecke einer Vorfeldinspektion gemäß Absatz 3 von einem Vertreter dieses oder dieser Luftfahrtunternehmen verweigert, so steht es der anderen Vertragspartei frei, daraus zu schließen, dass schwerwiegende Bedenken der in Absatz 4 genannten Art bestehen, und die in jenem Absatz genannten Schlussfolgerungen zu ziehen.

6. Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebsgenehmigung eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei unverzüglich auszusetzen oder zu ändern, wenn die erste Vertragspartei aufgrund einer Vorfeldinspektion, einer Reihe von Vorfeldinspektionen, einer Verweigerung des Zugangs zur Vorfeldinspektion, von Konsultationen oder aus anderen Gründen zu dem Schluss kommt, dass sofortige Maßnahmen für die Sicherheit des Flugbetriebs unerlässlich sind.

7. Jede Maßnahme einer Vertragspartei nach den Absätzen 2 oder 6 wird eingestellt, sobald die Grundlage für die Durchführung dieser Maßnahme 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 für die Festlegung, Ausübung oder Aufrechterhaltung von Sicherheitsnormen durch diesen anderen Staat und für die Betriebsgenehmigung dieses Luftfahrtunternehmens.

ARTIKEL 14

SICHERHEIT IM LUFTVERKEHR

1. Im Einklang mit ihren Rechten und Pflichten nach dem Völkerrecht bekräftigen die Vertragsparteien, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen zu schützen, Bestandteil dieses Abkommens ist.

2. Die Vertragsparteien handeln insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der:

a) Das Übereinkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, das am 14. September 1963 in Tokio unterzeichnet wurde;

b) Das am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichnete Übereinkommen zur Bekämpfung der rechtswidrigen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen;

c) Das Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet in Montreal am 23. September 1971;

d) Das am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichnete Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher Gewalttätigkeiten auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen;

e) Das am 1. März 1991 in Montreal unterzeichnete Übereinkommen über die Kennzeichnung von Plastiksprengstoffen zum Zwecke des Aufspürens;

und alle anderen multilateralen Übereinkünfte zur Luftsicherheit, die für beide Vertragsparteien verbindlich sind.

3. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aufgestellten und als Anhänge des Abkommens von Chicago 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 im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien haben, oder im Fall der Republik Österreich die Betreiber von Luftfahrzeugen, die gemäß den EU-Verträgen in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassen sind und über eine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union verfügen, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet in Übereinstimmung mit diesen Luftsicherheitsbestimmungen handeln.

4. Die Vertragsparteien gewähren 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, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

5. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass ihre Luftfahrzeugbetreiber verpflichtet sind, beim Abflug aus dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei oder während des Aufenthalts im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei die Luftsicherheitsvorschriften in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht des Landes, einschließlich - im Fall der Republik Österreich - des Rechts der Europäischen Union, einzuhalten.

6. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet geeignete Maßnahmen zum Schutz des Luftfahrzeugs und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzung und mitgeführten Gegenständen sowie zur Durchführung geeigneter Sicherheitskontrollen von Gepäck, Fracht, Post und Luftfahrzeugvorräten vor und während des Einsteigens oder Beladens wirksam angewendet werden.

7. Jede Vertragspartei prüft auch wohlwollend jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um angemessene besondere Sicherheitsmaßnahmen, um einer besonderen Bedrohung zu begegnen.

8. Kommt es zu einem Zwischenfall oder einem drohenden Zwischenfall einer widerrechtlichen Inbesitznahme von Zivilluftfahrzeugen oder zu anderen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, von Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen, so unterstützen die Vertragsparteien einander durch Erleichterung der Kommunikation und andere geeignete Maßnahmen zur raschen und sicheren Beendigung eines solchen Zwischenfalls oder einer solchen Drohung.

9. Hat eine Vertragspartei begründeten Anlass zu der Annahme, dass die andere Vertragspartei von den Luftsicherheitsbestimmungen dieses Artikels abgewichen ist, können die Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei um sofortige Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ersuchen. Diese Konsultationen sind innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Eingang eines solchen Ersuchens einer Vertragspartei aufzunehmen. Wird innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach dem Datum des Ersuchens keine zufriedenstellende Einigung erzielt, so ist Artikel 3 Absatz 5 dieses Abkommens (Benennung und Widerruf) anzuwenden. Wenn eine schwerwiegende Notlage dies erfordert, kann jede Vertragspartei vor Ablauf einer Monatsfrist vorläufige Maßnahmen ergreifen.

ARTIKEL 15

SOZIALE ASPEKTE

1. Die Vertragsparteien bekräftigen ihre Verpflichtung, im Einklang mit ihren Verpflichtungen aus der Mitgliedschaft in der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) und der von der Internationalen Arbeitskonferenz auf ihrer 86. Tagung im Jahr 1998 angenommenen Erklärung der IAO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit und deren Weiterverfolgung die grundlegenden Rechte und Prinzipien

bei der Arbeit zu achten, zu fördern und wirksam umzusetzen und anzuwenden, soweit sie diese ratifiziert haben.

2. Die Vertragsparteien fördern durch ihre Gesetze, Vorschriften und Praktiken ein hohes Schutzniveau im arbeits- und sozialrechtlichen Bereich des Zivilluftfahrtsektors.

ARTIKEL 16

UMWELTSCHUTZ

1. Die Vertragsparteien unterstützen die Notwendigkeit, die Umwelt durch die Förderung einer nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrs zu schützen.

2. Die Vertragsparteien kommen überein, im Hinblick auf den Flugbetrieb zwischen ihren jeweiligen Hoheitsgebieten die ICAO-Normen und -Empfehlungen (SARP) des Anhangs 16 sowie die bestehende ICAO-Politik und -Leitlinien zum Umweltschutz umzusetzen.

3. Die Vertragsparteien erkennen an, dass es wichtig ist, in Fragen des Umweltschutzes zusammenzuarbeiten und im Rahmen multilateraler Diskussionen zu handeln.

ARTIKEL 17

BEREITSTELLUNG VON STATISTIKEN

Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei übermitteln den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen zu Informationszwecken Statistiken über den im Gebiet der anderen Vertragspartei aufgenommenen und abgefertigten Verkehr, vorbehaltlich der Gesetze und sonstigen Vorschriften der jeweiligen Vertragspartei.

ARTIKEL 18

KONSULTATIONEN

1. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei konsultieren einander von Zeit zu Zeit, um auf Ersuchen einer der Vertragsparteien eine enge Zusammenarbeit in allen Fragen der Auslegung und Anwendung dieses Abkommens sicherzustellen.
2. Diese Konsultationen beginnen innerhalb eines Zeitraums von sechzig (60) Tagen ab dem Datum des Ersuchens einer Vertragspartei, sofern die beiden Vertragsparteien nichts anderes vereinbaren.

ARTIKEL 19 ÄNDERUNGEN

1. Hält eine der Vertragsparteien eine Änderung einer Bestimmung dieses Abkommens für wünschenswert, so kann sie jederzeit um Konsultationen mit der anderen Vertragspartei ersuchen. Diese Konsultationen (die durch Gespräche zwischen den Luftfahrtbehörden erfolgen können) beginnen innerhalb einer Frist von sechzig (60) Tagen ab dem Datum des Ersuchens, es sei denn, beide Vertragsparteien vereinbaren eine Verlängerung dieser Frist.
2. Die so vereinbarten Änderungen werden von jeder Vertragspartei genehmigt und treten am ersten Tag des zweiten Monats in Kraft, der auf den Monat folgt, in dem die beiden Vertragsparteien einander durch einen diplomatischen Notenwechsel mitgeteilt haben, dass die Voraussetzungen für das Inkrafttreten nach ihren jeweiligen rechtlichen Verfahren erfüllt sind.
3. Änderungen des Anhangs dieses Abkommens können direkt zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden und treten in Kraft, wenn sie durch einen diplomatischen Notenwechsel bestätigt werden.

ARTIKEL 20 BEILEGUNG VON STREITIGKEITEN

1. Ergeben sich zwischen den Vertragsparteien Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens, so bemühen sich die Vertragsparteien in erster Linie um eine Verhandlungslösung.

2. Gelingt es den Vertragsparteien nicht, die Streitigkeit durch Verhandlungen beizulegen, so können sie vereinbaren, die Streitigkeit einem Schiedsrichter zur Entscheidung vorzulegen, oder die Streitigkeit kann auf Ersuchen einer der Vertragsparteien einem aus drei Schiedsrichtern bestehenden Gericht zur Entscheidung vorgelegt werden, von denen jede Vertragspartei einen benennt und der dritte von den beiden so benannten Schiedsrichtern ernannt wird.

3. Jede Vertragspartei benennt innerhalb einer Frist von sechzig (60) Tagen nach Eingang einer auf diplomatischem Wege übermittelten Aufforderung zur Schlichtung der Streitigkeit bei der anderen Vertragspartei einen Schiedsrichter, und der dritte Schiedsrichter wird innerhalb einer weiteren Frist von sechzig (60) Tagen ernannt.

4. Ernennet eine der Vertragsparteien nicht innerhalb der angegebenen Frist einen Schiedsrichter oder wird der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der angegebenen Frist ernannt, so kann der Präsident des Rates der Internationalen Zivillufffahrt-Organisation von einer der Vertragsparteien ersucht werden, je nach Bedarf einen oder mehrere Schiedsrichter zu ernennen. In diesem Fall ist der dritte Schiedsrichter ein Staatsangehöriger eines Drittstaates; er führt den Vorsitz des Gerichts und bestimmt den Ort, an dem das Schiedsverfahren durchgeführt wird. Ist der Präsident der Auffassung, dass er Staatsangehöriger eines Staates ist, der in Bezug auf die Streitigkeit nicht als neutral angesehen werden kann, so nimmt der ranghöchste Vizepräsident, der nicht aus diesem Grund ausgeschlossen ist, die Ernennungen vor. Das Schiedsgericht trifft seine Entscheidung mit der Mehrheit der Stimmen.

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

6. Wenn und solange eine Vertragspartei einer nach Absatz 2 getroffenen Entscheidung nicht nachkommt, kann die andere Vertragspartei alle Rechte oder

Vorrechte, die sie der säumigen Vertragspartei oder einem benannten Luftfahrtunternehmen aufgrund dieses Abkommens gewährt hat, einschränken, aussetzen oder widerrufen.

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

ARTIKEL 21 KÜNDIGUNG

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.

2. 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. Erfolgt keine Empfangsbestätigung durch die andere Vertragspartei, so gilt die Kündigung vierzehn (14) Tage nach Eingang der Kündigung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation als zugegangen.

ARTIKEL 22 REGISTRIERUNG

Dieses Abkommen und dessen Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert.

ARTIKEL 23 INKRAFTTRETEN

Dieses Abkommen wird dreißig (30) Tage nach dem Datum der Unterzeichnung vorläufig in Kraft gesetzt.

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 Rechtsverfahren erfüllt sind.

Das am 23. Mai 1990 unterzeichnete Luftverkehrsabkommen zwischen der Österreichischen Bundesregierung und der Regierung der Vereinigten Arabischen Emirate wird zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des vorliegenden Abkommens beendet und durch das vorliegende Abkommen ersetzt.

Zu Urkund dessen haben die unterzeichneten Bevollmächtigten, die von den jeweiligen Regierungen hierzu ordnungsgemäß ermächtigt sind, dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen in zweifacher Ausfertigung in am..... Tag des..... in deutscher, arabischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung von Bestimmungen dieses Abkommens ist der englische Wortlaut maßgebend.

**FÜR DIE ÖSTERREICHISCHE
BUNDESREGIERUNG**

**FÜR DIE REGIERUNG DER
VEREINIGTEN ARABISCHEN EMIRATE**

ANHANG

Abschnitt I:

- A. Das/die von der Republik Österreich benannte(n) Luftfahrtunternehmen ist/sind berechtigt, den Linienflugverkehr in beiden Richtungen auf den nachstehend genannten Strecken durchzuführen:

Herkunftsorte:	Zwischenpunkte:	Bestimmungsorte:	Punkte darüber hinaus:
Orte in Österreich	Beliebige Punkte	Punkte in den VAE	Beliebige Punkte

- B. Das/die von den Vereinigten Arabischen Emiraten benannte(n) Luftfahrtunternehmen ist/sind berechtigt, Linienflugdienste in beiden Richtungen auf den nachstehend genannten Strecken durchzuführen:

Herkunftsorte:	Zwischenpunkte:	Bestimmungsorte:	Punkte darüber hinaus:
Punkte in den VAE	Beliebige Punkte	Punkte in Österreich	Beliebige Punkte

Abschnitt II:

Alle Zwischenlandepunkte und alle darüber hinausgehenden Punkte können von den benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei bedient werden, ohne dass Verkehrsrechte der Fünften Freiheit ausgeübt werden.

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

Abschnitt III:

Die Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien können nach eigenem Ermessen einzelne oder alle Flüge durchführen::

- a) Flüge in eine oder beide Richtungen durchführen;
- b) verschiedene Flugnummern innerhalb eines Flugbetriebs kombinieren;

- c)** Zwischen- und Endpunkte gemäß Abschnitt I dieses Anhangs sowie Punkte in den Gebieten der Vertragsparteien in beliebiger Kombination und Reihenfolge bedienen;
- d)** Haltestellen an einem oder mehreren Punkten auslassen;
- e)** den Verkehr von einem seiner Luftfahrzeuge auf eines seiner anderen Luftfahrzeuge zu einem beliebigen Zeitpunkt zu übertragen;
- f)** Zwischenstopps an beliebigen Orten innerhalb oder außerhalb des Gebiets einer der Vertragsparteien einlegen;
- g)** Transitverkehr durch das Gebiet der anderen Vertragspartei durchführen; und
- h)** den Verkehr mit ein und demselben Flugzeug zu kombinieren, unabhängig davon, woher dieser Verkehr kommt.