

LUFTVERKEHRSABKOMMEN
ZWISCHEN
DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG
UND
DER REGIERUNG DER REPUBLIK CHILE

Die österreichische Bundesregierung und die Regierung der Republik Chile (im Folgenden als „Vertragsparteien“ bezeichnet), die Parteien des Übereinkommens über die Internationale Zivilluftfahrt sind, das am 7. Dezember 1944 in Chicago verabschiedet wurde,

haben

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

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

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

in dem Wunsch, ein Abkommen zum Zwecke der Einrichtung von Luftverkehrsdiensten zwischen ihren jeweiligen Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen,

Folgendes vereinbart:

Artikel 1	Definitionen
Artikel 2	Gewährung von Rechten
Artikel 3	Benennung und Genehmigung
Artikel 4	Widerruf, Aussetzung oder Einschränkung einer Genehmigung
Artikel 5	Anwendung von Gesetzen und Vorschriften
Artikel 6	Flugsicherheit
Artikel 7	Sicherheit im Luftverkehr
Artikel 8	Handelsvertretung und Möglichkeiten
Artikel 9	Befreiung von Zöllen und anderen Abgaben
Artikel 10	Direkter Transitverkehr
Artikel 11	Anerkennung von Zertifikaten und Lizenzen
Artikel 12	Benutzungsgebühren
Artikel 13	Kapazität und fairer Wettbewerb
Artikel 14	Preisgestaltung
Artikel 15	Bereitstellung von Statistiken
Artikel 16	Beratungen und Änderungen
Artikel 17	Beilegung von Streitigkeiten
Artikel 18	Beendigung
Artikel 19	Multilaterale Vereinbarungen
Artikel 20	Registrierung bei der ICAO
Artikel 21	Nicht-Diskriminierung
Artikel 22	Inkrafttreten

ARTIKEL 1

Definitionen

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

1. „Luftfahrtbehörden“ im Falle Österreichs das Ministerium für Verkehr, Innovation und Technologie oder deren Nachfolger und im Falle Chiles die Zivilluftfahrtbehörde oder deren Nachfolger;
2. „Abkommen“ dieses Abkommen und dessen Änderungen des Abkommens;
3. „Vertragspartei“ einen Staat, der sich förmlich damit einverstanden erklärt hat, an dieses Abkommen gebunden zu sein;
4. „Lufttransport“ jede öffentliche Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post mit Luftfahrzeugen, einzeln oder in Kombination, gegen Entgelt, Vergütung oder anderweitig;
5. „vereinbarte Dienste“ internationale Linienflugdienste auf der (den) in diesem Abkommen angegebenen Strecke(n) für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post;
6. „Flugdienst“, „internationaler Flugdienst“, „Fluggesellschaft“ und „Zwischenlandung zu verkehrsfremden Zwecken“ die in Artikel 96 des Übereinkommens festgelegten Bedeutungen;
7. „Übereinkommen“ das Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, das am 7. Dezember 1944 in Chicago verabschiedet wurde, und schließt
 - a. jede Änderung ein, die nach Artikel 94(a) des Übereinkommens in Kraft getreten ist und von beiden Vertragsparteien ratifiziert wurde, sowie

b. jede Anlage oder jede Änderung dazu, die nach Artikel 90 des Übereinkommens angenommen wurde, soweit diese Anlage oder Änderung zum entsprechenden Zeitpunkt für die beiden Vertragsparteien wirksam ist;

8. „ICAO“ die Internationale Zivilluftfahrtorganisation;

9. „benanntes Luftfahrtunternehmen“ ein gemäß Artikel 3 dieses Abkommens benanntes und genehmigtes Luftfahrtunternehmen;

10. „Preis“ alle Tarife, Abgaben oder Gebühren für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht, einschließlich der Bedingungen für die Verfügbarkeit solcher Tarife, Abgaben oder Gebühren, ausgenommen die Gebühren und sonstige Bedingungen für die Beförderung von Post;

11. „Selbstabfertigung“ eine Situation, in der ein Flughafennutzer eine oder mehrere Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten direkt für sich selbst erbringt und keinen Vertrag jeglicher Art mit einem Dritten über die Erbringung dieser Dienste abschließt; für die Zwecke dieser Definition gelten Flughafennutzer untereinander nicht als Dritte, wenn

- a) einer die Mehrheit an dem anderen hält, oder
- b) eine Einrichtung eine Mehrheitsbeteiligung an den beiden hat;

12. „Gebiet“ das in Artikel 2 des Übereinkommens festgelegte Territorium;

13. „Benutzungsgebühr“ eine Gebühr, die bei Fluggesellschaften für die Bereitstellung von Flughafen-, Flugnavigations- oder Luftsicherheitseinrichtungen oder -diensten, einschließlich damit zusammenhängender Dienste und Einrichtungen, erhoben wird;

14. „staatliche Subvention oder Unterstützung“ die Bereitstellung von Unterstützung in diskriminierender Weise für ein benanntes Luftfahrtunternehmen, direkt oder indirekt, durch den Staat oder durch eine vom Staat benannte oder kontrollierte öffentliche oder private Stelle. Dieser Begriff schließt die Verrechnung von Betriebsverlusten, die Bereitstellung von Kapital, nicht rückzahlbaren Zuschüssen oder Darlehen zu Vorzugsbedingungen, die Gewährung finanzieller Vorteile durch Verzicht auf Gewinne oder Rückforderung fälliger Beträge, den Verzicht auf eine übliche Rendite auf die verwendeten öffentlichen Mittel, Steuerbefreiungen; Kompensation für finanzielle Belastungen, die von den Behörden auferlegt werden, oder diskriminierenden Zugang zu Flughafeneinrichtungen, Treibstoffen oder anderen angemessenen Einrichtungen, die für den normalen Betrieb der Flugdienste erforderlich sind, uneingeschränkt ein;

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

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

17. Die Bezugnahmen in diesem Abkommen auf „EU-Verträge“ sind als Bezugnahmen auf den Vertrag über die Europäische Union und den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu verstehen.

18. Die Bezugnahmen in diesem Abkommen auf die „Europäische Freihandelsassoziation“ sind als Bezugnahmen auf ihre Mitgliedstaaten Island, Liechtenstein, Norwegen und die Schweiz zu verstehen.

ARTIKEL 2

Gewährung von Rechten

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei folgenden Rechte für die Durchführung von Linienflugdiensten nach diesem Abkommen durch die von der anderen Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen:

a. das Recht, ihr Gebiet ohne Landung zu überfliegen;

b. das Recht, in ihrem Gebiet zu verkehrsfremden Zwecken Zwischenlandungen zu machen.

c. Das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei an den im Anhang aufgeführten Punkten anzuhalten, um Fluggäste, Gepäck, Fracht einschließlich der Post, einzeln oder zusammen, die für einen oder mehrere Punkte im Gebiet der ersten Vertragspartei bestimmt sind oder von einem oder mehreren Punkten im Gebiet der ersten Vertragspartei kommen, an Bord zu nehmen und abzusetzen; und

d. das Recht, in ihrem Gebiet zum Zwecke der Aufnahme und des Aussteigens von Fluggästen, Fracht und Post auf internationalen Strecken aus oder nach Drittstaaten getrennt oder zusammen anzuhalten, sowie das Recht, Fluggäste, Fracht und Post, getrennt oder zusammen in Drittstaaten, aufzunehmen und auszusteigen, die aus dem Gebiet der anderen Vertragspartei kommen oder über deren Gebiet durch deren eigenes Gebiet befördert werden. Verkehrsrechte der Fünften Freiheit werden nur auf der Grundlage einer Vereinbarung zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien gewährt

2. Die benannten Fluggesellschaften können ihre Dienste sowohl regelmäßig als auch unregelmäßig so häufig und mit dem Flugzeugtyp durchführen, wie sie es für geeignet halten.

3. Der Absatz (1) dieses Abkommens räumt in keinem Fall einer benannten Fluggesellschaft einer Vertragspartei das Recht ein, im Gebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck und Fracht, einschließlich der Post, aufzunehmen, die gegen Entgelt oder Gebühr befördert werden und für einen anderen Punkt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind („Kabotage“).

4. Die benannten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei haben das Recht, alle Luftstraßen, Flughäfen und sonstigen Einrichtungen im Gebiet der anderen Vertragspartei auf nichtdiskriminierender Grundlage zu nutzen

5. Jede benannte Fluggesellschaft kann auf einigen oder allen Flügen und nach eigenem Ermessen:

a. Flüge in eine oder beide Richtungen durchführen;

b. verschiedene Flugnummern innerhalb einer Flugzeugoperation kombinieren;

c. Zwischenlandepunkte und Punkte hinter der betreffenden Strecke bedienen; Punkte in den Gebieten der Vertragsparteien auf den Strecken in jeder Kombination und in jeder Reihenfolge in Übereinstimmung mit den Bestimmungen von Artikel 2 Absatz 1 bedienen;

d. Stopps an einem oder mehreren Punkten auslassen; und

e. den Verkehr von einem seiner Flugzeuge auf ein anderes seiner Flugzeuge an einem beliebigen Punkt auf den Strecken zu verlagern, unabhängig davon, ob es sich um den Verkehr von Passagieren, Fracht und Post oder ausschließlich um den Frachtverkehr von einem Luftfahrzeug zu einem anderen oder zu mehreren Luftfahrzeugen handelt, die vor dem Zwischenstopp nicht auf derselben Strecke eingesetzt wurden, unabhängig davon, ob es sich um eigene Luftfahrzeuge handelt oder ob sie unter einer der in Artikel 8 genannten Bedingungen betrieben werden.

ARTIKEL 3

Benennung und Genehmigung

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

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

(a) im Falle eines von Österreich benannten Luftfahrtunternehmens:

(i) es gemäß den EU-Verträgen seinen Sitz im Hoheitsgebiet Österreichs hat und über eine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union verfügt; und

(ii) der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige Mitgliedstaat der Europäischen Union eine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen ausübt und aufrechterhält und die zuständige Luftfahrtbehörde in der Benennung eindeutig angegeben ist; und

(iii) sich das Luftfahrtunternehmen unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder Staaten der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder von Staatsangehörigen dieser Staaten befindet und von diesen Staaten tatsächlich kontrolliert wird.

(a) im Falle eines von der Republik Chile benannten Luftfahrtunternehmens:

(i) es seinen Hauptgeschäftssitz im Hoheitsgebiet der Republik Chile hat und über eine Lizenz in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht der Republik Chile verfügt, und

(ii) die Republik Chile eine wirksame behördliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen ausübt und aufrechterhält; und

(iii) es im Hoheitsgebiet der Republik Chile eingetragen ist und dort ihren Hauptgeschäftssitz hat.

3. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von dem von der anderen Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen verlangen, nachzuweisen, dass es qualifiziert ist, die Bedingungen zu erfüllen, die in den Gesetzen und sonstigen Vorschriften festgelegt sind, die normaler- und vernünftigerweise auf den Luftverkehr angewandt werden.

4. Sofern eine Fluggesellschaft auf diese Weise benannt und genehmigt wurde, kann sie den Betrieb der vereinbarten Dienste in Übereinstimmung mit den einschlägigen Bestimmungen dieses Abkommens und mit minimaler verfahrenstechnischer Verzögerung aufnehmen.

ARTIKEL 4

Widerruf, Aussetzung oder Einschränkung einer Genehmigung

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

(a) im Falle eines von der Republik Österreich benannten Luftfahrtunternehmens:

(i) es seinen Sitz nicht mehr im Hoheitsgebiet Österreichs gemäß den EU-Verträgen hat oder über keine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union mehr verfügt; oder

(ii) der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige Mitgliedstaat der Europäischen Union keine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen ausübt oder diese nicht aufrechterhält oder wenn die zuständige Luftfahrtbehörde in der Benennung nicht eindeutig angegeben ist; oder

(iii) sich das Luftfahrtunternehmen nicht unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder von Staatsangehörigen dieser Staaten befindet oder von diesen Staaten nicht tatsächlich kontrolliert wird; oder

(iv) das Luftfahrtunternehmen über ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis verfügt, das von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgestellt wurde, und die Republik Chile nachweist, dass das Luftfahrtunternehmen bei der Ausübung der sich aus dem vorliegenden Abkommen ergebenden Verkehrsrechte verkehrsrechtliche Einschränkungen, die sich aus einem bilateralen Abkommen zwischen der Republik Chile und dem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union ergeben, missachten würde, oder

(v) das Unternehmen über einen Luftverkehrsbetreiberschein verfügt, der von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgestellt wurde, mit dem die Republik Chile kein bilaterales Luftverkehrsabkommen abgeschlossen hat und der einem von der Republik Chile benannten Luftfahrtunternehmen Verkehrsrechte verweigert hat.

(b) im Falle eines von Chile benannten Luftfahrtunternehmens:

(i) es seinen Hauptgeschäftssitz nicht mehr im Hoheitsgebiet Chiles hat, und nicht gemäß dem anwendbaren Recht Chiles lizenziert ist; oder

(ii) Chile keine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen aufrechterhält, oder Chile nicht für die Ausstellung seines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses verantwortlich ist; oder

(iii) das Luftfahrtunternehmen im Hoheitsgebiet der Republik Chile nicht eingetragen ist und ihren Hauptgeschäftssitz dort nicht hat.

2. Wurde ein Luftfahrtunternehmen nach diesem Artikel auf diese Weise benannt und genehmigt, kann es jederzeit mit dem Betrieb der vereinbarten Dienste im Einklang mit den Bestimmungen dieses Abkommens beginnen.

3. Sofern keine sofortigen Widerruf, Aussetzung oder Auferlegung der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Bedingungen erforderlich sind, um weitere Verstöße gegen Gesetze und/oder Vorschriften zu verhindern, oder sofern die Aspekte des fairen Wettbewerbs, der Sicherheit oder der Gefahrenabwehr keine Maßnahmen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der Artikel 14 (Kapazität und fairer Wettbewerb), 6 (Flugsicherheit) oder 7 (Sicherheit im Luftverkehr) erfordern, darf das im Absatz 1 dieses Artikels festgelegte Recht nur nach Beratungen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei gemäß Artikel 17 dieses Abkommens (Beratungen und Änderungen) ausgeübt werden.

ARTIKEL 5

Anwendung von Gesetzen und Vorschriften

1. Die Gesetze und sonstigen Vorschriften jeder Vertragspartei über die Einreise in das Land, den Aufenthalt und den Abflug von Luftfahrzeugen, die im Luftverkehr eingesetzt werden, sowie die Gesetze und sonstigen Vorschriften über Migration, Zoll und gesundheitspolizeiliche Maßnahmen sind im Gebiet auch auf den Betrieb der von der anderen Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen anzuwenden. Diese Anwendung darf nicht diskriminierend für Drittländer sein.

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

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

ARTIKEL 6

Flugsicherheit

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

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

3. Unbeschadet der in Artikel 33 des Übereinkommens genannten Verpflichtungen wird vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, das von einem oder im Namen eines benannten Luftfahrtunternehmens einer Vertragspartei betrieben wird, das Dienstleistungen von oder nach dem Gebiet der anderen Vertragspartei erbringt, wenn es sich im Gebiet der letzteren befindet, einer Inspektion durch bevollmächtigte Vertreter der anderen Vertragspartei an Bord und in der Nähe des Luftfahrzeugs unterzogen werden kann, um sowohl die Gültigkeit der Dokumente des Luftfahrzeugs und der Dokumente seiner Besatzung als auch den augenscheinlichen Zustand des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung zu überprüfen (in diesem Artikel als „Vorfeldinspektion“ bezeichnet), sofern dies nicht zu unnötigen Verzögerungen beim Betrieb des Luftfahrzeugs führt.

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

a) ernste Bedenken bestehen, ob ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs den zu diesem Zeitpunkt gemäß dem Übereinkommen festgelegten Mindeststandards entspricht, oder

b) ernste Besorgnis darüber besteht, dass es an einer wirksamen Aufrechterhaltung und Wahrung der damals gemäß dem Übereinkommen festgelegten Sicherheitsstandards mangelt,

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

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

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

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

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

ARTIKEL 7

Sicherheit im Luftverkehr

1. Im Einklang mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten bekräftigen die Vertragsparteien erneut, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluffahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen zu schützen, ein integraler Bestandteil dieses Abkommens ist.

2. Jede Vertragspartei leistet auf Ersuchen der anderen Vertragspartei jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme von Luftfahrzeugen und andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit ihrer Fluggäste, ihrer Besatzung, ihrer Luftfahrzeuge, ihrer Flughäfen und ihrer Flugsicherungseinrichtungen zu verhindern und jeder anderen Bedrohung der Sicherheit der zivilen Luftfahrt zu begegnen.

3. Ohne die Allgemeingültigkeit ihrer völkerrechtlichen Rechte und Pflichten einzuschränken, werden die Vertragsparteien insbesondere in Übereinstimmung mit dem am 14. September 1963 in Tokio unterzeichneten Übereinkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, dem am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen und dem am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluffahrt, das am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichnete Protokoll zur Bekämpfung unrechtmäßiger Gewalttaten auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluffahrt dienen, und das am 1. März 1991 in Montreal unterzeichnete Übereinkommen über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zwecke des Aufspürens sowie jeder anderen Übereinkunft über die Sicherheit der Zivilluffahrt, der die beiden Parteien beitreten, handeln.

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

5. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass von ihren Luftfahrzeugbetreibern verlangt werden kann, die Luftsicherheitsbestimmungen einzuhalten, die von der anderen Vertragspartei für den Einflug in das, den Ausflug aus dem und den Aufenthalt im Gebiet der anderen Vertragspartei verlangt werden. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet angemessene Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Inspektion von Fluggästen, Besatzung, Handgepäck, Fracht und Luftfahrzeugvorräten vor und während des Einstiegs oder Beladens getroffen werden. Jede Vertragspartei prüft auch positiv jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um besondere Luftsicherheitsmaßnahmen zur Abwehr einer besonderen Bedrohung.

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

7. Sollte eine Vertragspartei berechtigten Grund zu der Annahme haben, dass die andere Vertragspartei von den Luftsicherheitsbestimmungen dieses Artikels abgewichen ist, können die Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei um sofortige Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ersuchen. Diese Konsultationen beginnen innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Eingang eines solchen Ersuchens einer Vertragspartei. Wird innerhalb von 15 Tagen nach dem Datum eines solchen Ersuchens keine zufriedenstellende Einigung über die betreffenden Fragen erzielt, so stellt dies einen Grund für die Anwendung von Artikel 4 Absatz (1) dieses Abkommens (Widerruf, Aussetzung oder Einschränkung der Genehmigung) dar.

Sofern eine ernste Notlage dies erfordert, kann jede Vertragspartei vor Ablauf eines Monats vorläufige Maßnahmen ergreifen.

ARTIKEL 8

Handelsvertretungen und Möglichkeiten

1. Handelsvertretungen der Fluggesellschaften

a) Die von jeder Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen haben das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei Büros zur Förderung und zum Verkauf des Luftverkehrs sowie in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften dieser anderen Vertragspartei andere für die Durchführung des Luftverkehrs erforderliche Einrichtungen zu errichten.

b) Die benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei sind berechtigt, in Übereinstimmung mit den Gesetzen und sonstigen Vorschriften der anderen Vertragspartei über Einreise, Aufenthalt und Beschäftigung Führungs-, Verkaufs-, technisches, betriebliches und sonstiges Fachpersonal, das für die Durchführung des Luftverkehrs erforderlich ist, ins Gebiet der anderen Vertragspartei einzuführen und dort zu unterhalten.

c) Dieser Personalbedarf kann nach Wahl der benannten Luftverkehrsgesellschaften durch eigenes Personal beliebiger Staatsangehörigkeit oder durch Inanspruchnahme der Dienste anderer Organisationen, Gesellschaften oder Luftverkehrsgesellschaften 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 in der anderen Vertragspartei geltenden Gesetzen und Vorschriften. Im Einklang mit diesen Gesetzen und Vorschriften soll jede Vertragspartei den in Absatz 1b) genannten Vertretern und Mitarbeitern so bald wie möglich die erforderlichen Arbeitsgenehmigungen, nationalen Arbeitsvisa, Aufenthaltsgenehmigungen oder gegebenenfalls andere ähnliche Dokumente erteilen, wenn alle Bedingungen erfüllt sind.

e) Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Vertretung der von der anderen Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen ihre Tätigkeit effizient ausüben kann.

2. Bodenabfertigung

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

3. Verkäufe, Konvertierung und Transfer von Geldmitteln und Einkünften

Die benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei können sich am Verkauf von Luftbeförderungen und damit zusammenhängenden Dienstleistungen im Gebiet der anderen Vertragspartei unmittelbar und/oder, nach Ermessen des Luftfahrtunternehmens, über seine Agenten, andere vom Luftfahrtunternehmen benannte Vermittler, über ein anderes Luftfahrtunternehmen oder über das Internet beteiligen. Jedes benannte Luftfahrtunternehmen hat das Recht, solche Beförderungen und damit zusammenhängenden Dienstleistungen zu verkaufen, wobei jeder Person es freisteht, solche Beförderungen und damit zusammenhängende Dienstleistungen in der Währung des betreffenden Gebietes oder in frei konvertierbaren Währungen im Einklang mit den Rechtsvorschriften über Landeswährungen zu kaufen.

Jede Vertragspartei räumt den benannten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht ein, Geldmittel in frei konvertierbare Währungen umzurechnen und örtliche Einnahmen, die im Gebiet der ersteren Vertragspartei erzielt wurden, in ihr Heimatgebiet oder in das Land oder die Länder ihrer Wahl zu überweisen, auch wenn sie die örtlich ausgezahlten Beträge übersteigen. Die Umrechnung und Überweisung sind unverzüglich zu dem für die entsprechenden Transaktionen und Überweisungen zum Zeitpunkt der Umwandlung und Überweisung geltenden Wechselkurs sofort zulässig.

2. Code-Sharing

Bei der Durchführung oder Erbringung der genehmigten Dienste auf den vereinbarten Strecken kann jedes benannte Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei mit benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei und/oder einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen eines Drittlandes Vereinbarungen über kooperatives Marketing, z.B. Blocked-Space-Vereinbarungen oder Code-Sharing-Vereinbarungen, treffen. Sollte ein solches Drittland vergleichbare Vereinbarungen zwischen den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei und anderen Luftfahrtunternehmen bei Diensten nach, von und über das Gebiet dieses Drittlandes nicht genehmigen oder zulassen, so haben die Luftfahrtbehörden der betreffenden Vertragspartei das Recht, solche Vereinbarungen nicht zu akzeptieren

Die obigen Bestimmungen unterliegen den Bedingungen, dass (a) die Fluggesellschaften in solchen Vereinbarungen über die entsprechende Autorität verfügen und (b) die Flugtickets und alle anderen Dokumente bezüglich der Bedingungen der Flugdienste und/oder Luftfrachtbriefe den Käufer oder Nutzer des Dienstes, die Fluggesellschaft, die tatsächlich jedes Segment des Dienstes betreiben wird, und die Fluggesellschaft, mit der eine handelsvertragliche Beziehung eingegangen wird, eindeutig angeben.

Die Luftverkehrsgesellschaften sind verpflichtet, den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien die beabsichtigten Vereinbarungen über Code-Sharing und Blocked Space im Einklang mit den Gesetzen und Vorschriften der jeweiligen Vertragspartei vorzulegen.

5. Leasing

Vorbehaltlich der Rechts- und Verwaltungsvorschriften jeder Vertragspartei haben die benannten Luftfahrtunternehmen das Recht, die vereinbarten Dienste auf den angegebenen Strecken mit Luftfahrzeugen (oder Luftfahrzeugen und Besatzung) durchzuführen, die von jedem Unternehmen, einschließlich Unternehmen aus Drittstaaten, geleast sind.

6. Intermodaler Verkehr

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

7. Wartung, Instandhaltung oder Reparatur von Flugzeugen

Jedes benannte Luftfahrtunternehmen hat das Recht, die Wartung, Instandhaltung oder Reparatur von Luftfahrzeugen im Gebiet der anderen Vertragspartei selbst durchzuführen oder diese Dienstleistungen nach eigenem Ermessen ganz oder teilweise an einen der für die Erbringung dieser Dienstleistungen zugelassenen und auf den betreffenden Flughäfen zugelassenen Anbieter zu vergeben. Wartung und Mängelbeseitigung können auch für Fluggesellschaften durchgeführt werden, bei denen a) die eine Partei die Mehrheit an der anderen Partei hält oder b) ein einziges Organ jeweils eine Mehrheitsbeteiligung hält.

ARTIKEL 9

Befreiung von Zöllen und anderen Abgaben

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

2. Von Steuern und Abgaben sind ferner, mit Ausnahme von Gebühren, die auf den Kosten der erbrachten Dienstleistung beruhen, befreit:

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

b. Ersatzteile, die in das Gebiet einer Vertragspartei zur Instandhaltung oder Reparatur von Luftfahrzeugen eingeführt werden, die bei der Erbringung von vereinbarten Diensten durch ein von der anderen Vertragspartei benanntes Luftfahrtunternehmens eingesetzt werden;

c. Treib- und Schmierstoffe zur Versorgung von Luftfahrzeugen, die auf einer bestimmten Strecke von dem (den) benannten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei betrieben werden, auch wenn diese Vorräte auf dem Teil der Reise über dem Gebiet der Vertragspartei verwendet werden sollen, in dem sie an Bord genommen werden.

Es kann verlangt werden, dass die in den Absätzen (a), (b) und (c) genannten Ausrüstungen und Materialien unter der Aufsicht oder Kontrolle der Zollbehörden gehalten werden.

3. Die reguläre Bordausrüstung sowie Material und Vorräte an Bord von Luftfahrzeugen einer Vertragspartei dürfen auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden der ersteren Vertragspartei entladen werden. In diesem Fall kann von ihnen verlangt werden, dass sie bis zur Wiederausfuhr oder bis zu ihrer anderweitigen zollrechtlichen Verwertung unter der Aufsicht dieser Behörden gehalten werden.

ARTIKEL 10

Direkter Transitverkehr

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

ARTIKEL 11

Anerkennung von Zertifikaten und Lizenzen

1. Die Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Lizenzen, die in Übereinstimmung mit den Gesetzen und Vorschriften einer Vertragspartei, einschließlich - im Falle der Republik Österreich - der Gesetze und Vorschriften der Europäischen Union, ausgestellt oder für gültig erklärt wurden, werden von der anderen Vertragspartei für die Zwecke der Durchführung der vereinbarten Dienste als gültig anerkannt, vorausgesetzt jedenfalls, dass diese ausgestellten oder für gültig erklärten Zeugnisse oder Lizenzen den im Rahmen des Übereinkommens von Chicago festgelegten Mindeststandards entsprechen oder darüber liegen.

2. Der Absatz 1) gilt auch in Bezug auf ein von der Republik Österreich benanntes Luftfahrtunternehmen, dessen behördliche Kontrolle von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgeübt und aufrechterhalten wird.

3. Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Lizenzen, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei oder einem anderen Staat erteilt oder für gültig erklärt wurden, für Flüge über ihrem eigenen Hoheitsgebiet zu verweigern.

ARTIKEL 12

Benutzungsgebühren

1. Die Benutzungsgebühren, die von den für die Erhebung von Gebühren zuständigen Behörden jeder Vertragspartei den benannten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei auferlegt werden können, müssen gerecht, angemessen und nicht ungerechtfertigt diskriminierend sein.

2. Jede Vertragspartei fördert Konsultationen zwischen den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen im Hoheitsgebiet und den Luftverkehrsgesellschaften, welche die Dienste und Einrichtungen nutzen, und ermutigt die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden und die Luftverkehrsgesellschaften zum Austausch von Informationen, soweit dies für eine genaue Überprüfung der Angemessenheit der Gebühren erforderlich ist.

3. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen die Benutzer in angemessener Frist über jeden Vorschlag zur Änderung der Benutzungsgebühren unterrichten, um es diesen Behörden zu ermöglichen, die von den Benutzern geäußerten Meinungen zu berücksichtigen, bevor Änderungen vorgenommen werden.

ARTIKEL 13

Kapazität und fairer Wettbewerb

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

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

3. Die von einer Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen können aufgefordert werden, ihre Flugpläne mindestens dreißig (30) Tage vor dem vorgeschlagenen Datum deren Einführung den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei zur Genehmigung vorzulegen. Dasselbe Verfahren gilt für jede Änderung der Flugpläne. In besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der genannten Behörden verkürzt werden.

4. Eine Vertragspartei darf ihren benannten Luftfahrtunternehmen nicht erlauben, weder einzeln, noch zusammen mit anderen Luftfahrtunternehmen ihre marktbeherrschende Stellung in einer Weise zu missbrauchen, die eine erhebliche Schwächung eines Konkurrenten oder den Ausschluss eines Konkurrenten von einer Strecke zur Folge hat, haben könnte oder soll.

5. Eine Vertragspartei darf keine staatlichen Subventionen oder Unterstützung für ihr(e) benannte(s) Luftfahrtunternehmen in einer Weise gewähren oder erlauben, die die faire und gleiche Chance der Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei, bei der Durchführung des internationalen Luftverkehrs zu konkurrieren, nachteilig beeinflussen würde.

6. Gewährt eine Vertragspartei einem benannten Luftfahrtunternehmen staatliche Subventionen oder Unterstützung für die nach diesem Abkommen erbrachten Dienstleistungen, verlangt sie von diesem Luftfahrtunternehmen, die Subvention oder Unterstützung in ihrer Buchführung klar und getrennt auszuweisen.

7. Hat eine Vertragspartei begründete Bedenken, dass ihre benannten Luftfahrtunternehmen einer Diskriminierung oder unlauteren Praktiken ausgesetzt sind oder dass eine von der anderen Vertragspartei erwogene oder gewährte Subvention oder Unterstützung die faire und gleiche Chance der Luftfahrtunternehmen der ersten Vertragspartei, bei der Erbringung internationaler Luftverkehrsdienste miteinander in Wettbewerb zu treten, beeinträchtigen könnte oder beeinträchtigt, können die Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei um sofortige Beratungen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ersuchen. Diese Beratungen beginnen innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Eingang eines solchen Ersuchens einer Vertragspartei. Wird innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Beginn dieser Beratungen keine zufriedenstellende Einigung erzielt, stellt dies einen Grund dafür dar, die Ausübung der in Artikel 2 (Gewährung von Rechten) dieses Abkommens genannten Rechte durch das von der anderen Vertragspartei benannte Luftfahrtunternehmen auszusetzen oder die Betriebsgenehmigung zu widerrufen bzw. die Ausübung dieser Rechte an Bedingungen zu knüpfen, die sie für notwendig erachtet.

ARTIKEL 14
Preisgestaltung

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

a) die Verhinderung von unangemessen diskriminierenden Preisen oder Praktiken;

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

c) den Schutz der Fluggesellschaften vor Preisen, die aufgrund direkter oder indirekter staatlicher Subventionen oder Unterstützung künstlich niedrig gehalten werden.

2. Keine der Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien darf einseitig Maßnahmen zur Verhinderung der Einführung eines vorgeschlagenen Preises oder eines von einem benannten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei erhobenen Preises, mit Ausnahme der in den Absätzen 3 und 4 dieses Artikels genannten Fälle, ergreifen.

3. In Bezug auf die Preise, die von den Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien für Flüge von oder nach ihrem Gebiet erhoben werden, kann verlangt werden, dass sie den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei oder den entsprechenden Stellen zur Information oder Registrierung vorgelegt werden. Die Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien gewähren den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien auf Anfrage sofortigen Zugang zu Informationen über historische, bestehende und vorgeschlagene Preise in einer für diese Luftfahrtbehörden annehmbaren Art und Weise und in einem für diese Luftfahrtbehörden annehmbaren Format.

4. Sollte eine Luftfahrtbehörde der Vertragsparteien der Auffassung sein, dass ein vorgeschlagener oder geltender Preis nicht mit den Erwägungen in Absatz (1) dieses Artikels übereinstimmt, teilt sie der anderen Vertragspartei so bald wie möglich die Gründe für ihre Unzufriedenheit mit. Die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien bemühen sich nach besten Kräften, die Frage zu klären. Jede Vertragspartei kann um Beratungen ersuchen. Diese Beratungen finden spätestens dreißig (30) Tage nach Eingang des Ersuchens statt, wobei die Vertragsparteien bei der Beschaffung der für eine angemessene Lösung der Frage erforderlichen Informationen zusammenarbeiten.

ARTIKEL 15

Bereitstellung von Statistiken

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

ARTIKEL 16

Beratungen und Änderungen

1. Jede Vertragspartei kann jederzeit um Konsultationen im Zusammenhang mit diesem Abkommen ersuchen. Diese Konsultationen beginnen zum frühestmöglichen Zeitpunkt, spätestens jedoch sechzig (60) Tage nach Eingang des Ersuchens bei der anderen Vertragspartei, sofern nichts anderes vereinbart wird.

2. Hält eine der Vertragsparteien es für wünschenswert, eine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so kann sie jederzeit Beratungen mit der anderen Vertragspartei verlangen. Diese Beratungen (die durch Gespräche zwischen den Luftfahrtbehörden vorbereitet werden können) beginnen innerhalb eines Zeitraums von sechzig (60) Tagen nach dem Datum des Ersuchens, sofern die beiden Vertragsparteien einer Verlängerung dieses Zeitraums nicht zustimmen.

3. Die auf diese Weise 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 diplomatischen Notenwechsel benachrichtigt haben, dass die Voraussetzungen für ihr Inkrafttreten nach ihren jeweiligen rechtlichen Verfahren erfüllt sind.

ARTIKEL 17

Beilegung von Streitigkeiten

1. Alle Streitigkeiten, die zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens entstehen, werden zunächst durch Beratungen zwischen den Vertragsparteien beigelegt. Gelingt es den Vertragsparteien nicht, durch Beratungen eine Lösung zu finden, so können sie vereinbaren, die Streitigkeit einem Schiedsrichter zur Entscheidung vorzulegen, oder die Streitigkeit kann auf Antrag einer der Vertragsparteien einem Schiedsgericht zur Entscheidung vorgelegt werden.

2. Dieses Schiedsgericht setzt sich aus drei Mitgliedern zusammen, die wie folgt bestimmt werden:

a. Jede Vertragspartei benennt innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Eingang des Schiedsantrags einen Schiedsrichter. Innerhalb von sechzig (60) Tagen nach der Bestellung der beiden Schiedsrichter ernennen diese einvernehmlich einen dritten Schiedsrichter, der als Präsident des Schiedsgerichts handelt.

b. Kann eine Vertragspartei keinen Schiedsrichter benennen oder wird der dritte Schiedsrichter nicht wie unter Buchstabe a) angegeben benannt, so werden der oder die Schiedsrichter auf Ersuchen einer Vertragspartei innerhalb von 30 Tagen vom Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation benannt. Ist der Präsident des Rates Staatsangehöriger einer Vertragspartei, so erfolgt die Ernennung durch den ältesten Vizepräsidenten, der nicht aus dem gleichen Grund disqualifiziert ist.

3. Die Vertragsparteien verpflichten sich, sich an das Verfahren, die Entscheidungen und das Urteil des Schiedsgerichts zu halten. Werden Entscheidungen, die in Übereinstimmung mit diesem Artikel ergangen sind, weder von einer Vertragspartei noch von den von einer Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen befolgt, so kann die andere Vertragspartei jedes Recht oder Privileg einschränken, aussetzen oder widerrufen, das der säumigen Vertragspartei nach diesem Abkommen gewährt wurde.

4. Die durch das Schiedsgericht entstehenden Kosten werden zu gleichen Teilen von den Vertragsparteien getragen.

ARTIKEL 18

Kündigung

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich ihre Entscheidung zur Kündigung dieses Abkommens über diplomatische Kanäle mitteilen. Eine solche Mitteilung ist gleichzeitig an die Internationale Zivilluftfahrtorganisation zu richten. Dieses Abkommen endet zwölf (12) Monate nach Eingang der entsprechenden Mitteilung bei der anderen Vertragspartei, es sei denn, diese Mitteilung wird vor Ablauf der oben genannten Frist im gegenseitigen Einvernehmen der Vertragsparteien zurückgezogen.

2. In Ermangelung einer Empfangsbestätigung durch die andere Vertragspartei gilt die Kündigung vierzehn (14) Tage nach Eingang der Kündigung bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation als eingegangen.

ARTIKEL 19**Multilaterale Vereinbarungen**

Sollte eine von beiden Vertragsparteien angenommene multilaterale Vereinbarung in Bezug auf eine hierin aufgeführte Angelegenheit in Kraft treten, so wird dieses Abkommen an die Bestimmungen der multilateralen Vereinbarung angepasst.

ARTIKEL 20**Registrierung bei der ICAO**

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

ARTIKEL 21**Nichtdiskriminierung**

Die Vertragsparteien gehen davon aus, dass dieses Abkommen auf dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung beruht, d.h. jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei eine gleiche und nichtdiskriminierende Behandlung der von jeder Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen, insbesondere in Bezug auf die in diesem Abkommen festgelegten Rechte und Pflichten.

ARTIKEL 22**Inkrafttreten**

Dieses Abkommen tritt sechzig (60) Tage nach dem Datum des letzten Notenwechsels in Kraft, bei dem eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei auf diplomatischem Wege mitteilt, dass alle erforderlichen internen Verfahren abgeschlossen wurden.

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten, von den jeweiligen Regierungen hierzu ordnungsgemäß befugten Bevollmächtigten dieses Abkommen unterschrieben.

DIESES ABKOMMEN wurde am _____ in doppelter Ausfertigung in deutscher, spanischer und englischer Sprache unterzeichnet, wobei jeder der Texte authentisch ist. Im Falle unterschiedlicher Auslegung von Bestimmungen dieses Abkommens ist der englische Text maßgebend.

**FÜR DIE
ÖSTERREICHISCHE
BUNDESREGIERUNG**

<gez. Unterschrift>

**FÜR DIE REGIERUNG DER REPUBLIK
CHILE**

<gez. Unterschrift>