

LUFTVERKEHRSABKOMMEN
ZWISCHEN
DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG
UND
DER REGIERUNG DER REPUBLIK KENIA

Die österreichische Bundesregierung und die Regierung der Republik Kenia, 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, internationale Flugdienste in sicherer und geordneter Weise zu organisieren und die internationale Zusammenarbeit in Bezug auf diese Dienste so weit wie möglich zu fördern, und

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

Folgendes vereinbart:

ARTIKEL 1

DEFINITIONEN

Für die Zwecke dieses Abkommens:

a) bedeutet der Begriff „Übereinkommen“ das Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, das am 7. Dezember 1944 in Chicago verabschiedet wurde, einschließlich jeder Anlage dazu, die nach Artikel 90 des Übereinkommens angenommen wurde, und jeder Änderung, die nach Artikel 94 (a) des Übereinkommens in Kraft getreten ist, sofern diese Anlagen und Änderungen für die beiden Vertragsparteien wirksam sind;

b) bedeutet der Begriff „Luftfahrtbehörden“ im Falle der Regierung Kenias und im Falle der Bundesregierung Österreichs das Österreichs das Ministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sowie jede Person oder Stelle, die befugt ist, Aufgaben, die gegenwärtig von den genannten Luftfahrtbehörden wahrgenommen werden, wahrzunehmen oder ähnliche Funktionen auszuüben;

c) bedeutet der Begriff „vereinbarte Dienste“ internationale Linienflugdienste auf der (den) im Anhang zu diesem Abkommen angegebenen Strecke(n) für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post;

d) bedeutet der Begriff „benanntes Luftfahrtunternehmen“ ein gemäß Artikel 3 dieses Abkommens benanntes und genehmigtes Luftfahrtunternehmen;

e) hat der Begriff „Gebiet“ die in Artikel 2 des Übereinkommens festgelegte Bedeutung

f) haben die Begriffe „Flugdienst“, „internationaler Flugdienst“, „Fluggesellschaft“ und „Zwischenlandung zu verkehrsfremden Zwecken“ die in Artikel 96 des Übereinkommens festgelegten Bedeutungen;

g) hat der Begriff „festgelegte Strecke“ eine in Anhang zu diesem Abkommen festgelegte Strecke.

h) bedeutet der Begriff „Kapazität“ in Bezug auf vereinbarte Dienste die verfügbare Nutzlast der für solche Dienste eingesetzten Flugzeuge, multipliziert mit der von diesen Flugzeugen in einem bestimmten Zeitraum auf einer Strecke oder einem Streckenabschnitt betriebenen Frequenz;

i) bedeutet der Begriff „Tarif“ die Preise, die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht zu zahlen sind, sowie die Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich der Provisionen, und anderer zusätzlicher Vergütungen für die Vermittlung oder den Verkauf von Transportdokumenten, jedoch unter Ausschluss von Vergütungen und Bedingungen für

die Beförderung von Post; und

j) bedeutet der Begriff „Anhang“ den Anhang zu diesem Abkommen in der jeweils geltenden Fassung. Der Anhang bildet einen integralen Bestandteil des Abkommens, und alle Verweise auf das Abkommen schließen Verweise auf den Anhang ein, sofern nichts anderes vorgesehen ist.

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

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

m) Die 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.

ARTIKEL 2

GEWÄHRUNG VON RECHTEN

1) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen genannten Rechte zum Zwecke der Durchführung des internationalen Linienflugverkehrs auf den im Anhang zu diesem Abkommen genannten Strecken.

2) Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Abkommens genießen die von jeder Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen beim Betrieb der vereinbarten Dienste auf den angegebenen Strecken folgende Rechte:

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

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.

3) Der Absatz (2) 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.

ARTIKEL 3

BENENNUNG UND WIDERRUF

Benennung und Genehmigung

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, durch schriftliche Mitteilung auf diplomatischem Wege an die andere Vertragspartei ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Dienste auf den festgelegten Strecken zu benennen, die Benennung eines Luftfahrtunternehmens zurückzuziehen oder ein zuvor benanntes Luftfahrtunternehmen durch ein anderes zu ersetzen.

2. Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Abkommens genießen die von jeder Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen beim Betrieb der vereinbarten Dienste auf den angegebenen Strecken folgende Rechte, 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,

b. im Falle eines von Kenia benannten Luftfahrtunternehmens:

i. das Luftfahrtunternehmen seinen Sitz im Hoheitsgebiet der Republik Kenia hat und über eine gültige Betriebsgenehmigung nach anwendbarem kenianischem Recht verfügt; und

ii. die Republik Kenia eine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen ausübt und aufrechterhält, die für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständig ist,

iii. sich das Luftfahrtunternehmen unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum der Republik Kenia und/oder von Staatsangehörigen der Republik Kenia befindet und von der Republik Kenia tatsächlich kontrolliert wird,

und dass:

c) die Regierung, die das Luftfahrtunternehmen benennt, die in den Artikeln über fairen Wettbewerb, Flugsicherheit und Sicherheit im Luftverkehr festgelegten Standards aufrechterhält und einhält; und

d) das (die) benannte(n) Luftfahrtunternehmen qualifiziert ist (sind), die Bedingungen zu erfüllen, die nach den Gesetzen und sonstigen Vorschriften bestimmt sind, die von der Vertragspartei, die den Antrag oder die Anträge prüft, normalerweise auf die Durchführung internationaler Luftverkehrsdienste angewandt werden.

3. Nach Erhalt der Betriebsgenehmigung gemäß Absatz 2 dieses Artikels kann (können) das (die) benannte(n) Luftfahrtunternehmen jederzeit den Betrieb der vereinbarten Dienste ganz oder teilweise aufnehmen, sofern sie die Bestimmungen dieses Abkommens einhält (einhalten).

4. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von einem Luftfahrtunternehmen, das von der anderen Vertragspartei benannt wurde, verlangen, nachzuweisen, dass es qualifiziert ist, die Bedingungen zu erfüllen, die nach den Gesetzen und Vorschriften bestimmt sind und normaler- und vernünftigerweise auf den Betrieb internationaler Luftverkehrsdienste angewandt werden.

Aussetzung und Widerruf einer Genehmigung

5. 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 Österreich benannten Luftfahrtunternehmens:

i. es seinen Sitz nicht 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.

b) im Falle eines von der Republik Kenia benannten Luftfahrtunternehmens:

i. es seinen Sitz nicht im Hoheitsgebiet der Republik Kenia hat oder über keine gültige Betriebsgenehmigung nach geltendem kenianischem Recht verfügt; oder

ii. die Republik Kenia keine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen ausübt und aufrechterhält, oder wenn die die Republik Kenia für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses nicht zuständig ist,

iii. sich das Luftfahrtunternehmen nicht unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum der Republik Kenia und/oder von Staatsangehörigen der Republik Kenia befindet und nicht von der Republik Kenia tatsächlich kontrolliert wird,

c. wenn die andere Vertragspartei die in den Artikeln über fairen Wettbewerb, Flugsicherheit und Sicherheit im Luftverkehr festgelegten Normen nicht einhält und anwendet.

d. wenn ein solches Luftfahrtunternehmen es versäumt, sich vor den Luftfahrtbehörden der Vertragspartei, die die Genehmigung prüfen, nach den Gesetzen und Vorschriften zu qualifizieren, die normalerweise auf die Durchführung internationaler Luftverkehrsdienste durch diese Behörden in Übereinstimmung mit dem Übereinkommen angewandt werden;

6. Sofern nicht sofortige Maßnahmen erforderlich sind, um eine weitere Nichteinhaltung der in Absatz 1 genannten Bedingungen zu verhindern, werden die in diesem Artikel festgelegten Rechte erst nach Beratungen mit der anderen Vertragspartei ausgeübt. Sofern die Vertragsparteien nichts anderes vereinbaren, beginnen diese Beratungen innerhalb einer Frist von sechzig (60) Tagen nach dem Datum der Bestätigung des Eingangs des Ersuchens um eine Beratung.

7. Dieser Artikel schränkt nicht die Rechte einer Vertragspartei ein, die Betriebsgenehmigung eines Luftfahrtunternehmens oder von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei gemäß den Bestimmungen der Artikel über fairen Wettbewerb, Flugsicherheit und Sicherheit im Luftverkehr dieses Abkommens zurückzuhalten, auszusetzen, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen.

ARTIKEL 4

ANWENDBARKEIT VON GESETZEN UND VORSCHRIFTEN

1) Die Gesetze und sonstigen Vorschriften einer Vertragspartei gelten für die Navigation und den Betrieb der Luftfahrzeuge der von der anderen Vertragspartei benannten Luftverkehrsunternehmen beim Einflug in das Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei, beim Überflug, beim Aufenthalt im Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei und beim Abflug aus dem Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei.

2) Die Gesetze und sonstigen Vorschriften einer Vertragspartei über die Einreise in ihr Hoheitsgebiet, den Aufenthalt und die Ausreise von Fluggästen, Besatzung, Fracht oder Post, wie z.B. Formalitäten für die Einreise, die Ausreise, die Auswanderung, die Einwanderung, den Zoll, die Gesundheit und die Quarantäne, gelten für Fluggäste, Besatzung, Fracht und Post, die von Luftfahrzeugen der von der anderen Vertragspartei benannten Luftverkehrsunternehmen befördert werden, solange sie sich in dem genannten Hoheitsgebiet befinden.

3) Gemäß Anlage 9 des Übereinkommens trifft jede Vertragspartei geeignete Maßnahmen, um sicherzustellen, dass nur Reisende mit gültigen und authentischen Reisedokumenten befördert werden, die für die Einreise in oder die Durchreise durch das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erforderlich sind.

4) Stellt eine Vertragspartei infolge der Anwendung dieses Abkommens einen erheblichen Anstieg der illegalen Migration oder andere Bedrohungen ihrer inneren Sicherheit fest, so gestattet die andere Vertragspartei gemäß Anlage 9 des Übereinkommens die Entsendung von Dokumentenberatern durch die Vertragspartei oder durch das Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei. Erweist sich die Entsendung von Dokumentenberatern als nicht ausreichend, so kann die betreffende Vertragspartei geeignete Maßnahmen ergreifen.

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

ARTIKEL 5

BEFREIUNG VON ZÖLLEN UND ANDEREN ABGABEN

1) Die Luftfahrzeuge, die von dem (den) durch jede Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen im internationalen Luftverkehr eingesetzt werden, sowie deren reguläre Ausrüstung, Treibstoff- und Schmiermittelvorräte und die Bordvorräte der Luftfahrzeuge (einschließlich der Nahrungsmittel, Getränke und Tabakwaren) sind bei der Ankunft im Gebiet der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Inspektionsgebühren und sonstigen Abgaben oder Steuern befreit, sofern diese Ausrüstung und diese Vorräte bis zu ihrer Wiederausfuhr an Bord des Luftfahrzeugs bleiben.

2) Darüber hinaus sind von den Zöllen und Steuern mit Ausnahme von Gebühren, die der erbrachten Leistung entsprechen, auch folgende Materialien befreit:

a) Luftfahrzeugvorräte, die im Hoheitsgebiet 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, die in das Gebiet einer Vertragspartei zur Instandhaltung oder Reparatur von

Luftfahrzeugen eingeführt werden, die auf einer bestimmten Strecke von dem (den) benannten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei 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 für den Teil der Reise verwendet werden sollen, der über dem Gebiet der Vertragspartei verläuft, in dem sie an Bord genommen werden.

In Bezug auf die Materialien, auf die in den Unterabsätzen (a), (b) und (c) dieses Absatzes Bezug genommen wird, kann angeordnet, sie unter zollamtlicher Überwachung oder Kontrolle zu halten.

3) Die reguläre Bordausrüstung sowie die an Bord des Luftfahrzeugs einer Vertragspartei zurückbehaltenen Materialien und Vorräte dürfen im Gebiet der anderen Vertragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieser Vertragspartei entladen werden. In diesem Fall können sie bis zu ihrer Wiederausfuhr oder bis zu ihrer anderweitigen zollrechtlichen Verwertung unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden.

ARTIKEL 6

BESTEUERUNG

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

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

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

ARTIKEL 7

BENUTZUNGSGEBÜHREN

1) Jede Vertragspartei darf den von der anderen Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen keine höheren Benutzungsgebühren auferlegen oder gestatten, als die, die von ihren eigenen Luftfahrtunternehmen, die ähnliche internationale Dienste betreiben, erhoben werden.

2) Diese Gebühren dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die den Luftfahrzeugen der benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei auferlegt werden, die ähnliche internationale Dienste durchführen.

3) Solche Gebühren müssen gerecht und angemessen sein und auf soliden wirtschaftlichen Grundsätzen beruhen.

ARTIKEL 8

DIREKTER TRANSITVERKEHR

Die Fluggäste, das Gepäck und die Fracht, einschließlich der Post, die sich im direkten Transit über das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei befinden und den für diesen Zweck reservierten Bereich des Flughafens nicht verlassen, unterliegen, außer im Hinblick auf Sicherheitsmaßnahmen gegen drohende unrechtmäßige Eingriffe wie Gewalt, Luftpiraterie und gelegentliche Maßnahmen zur Bekämpfung des illegalen Drogenhandels, lediglich einer vereinfachten Kontrolle. Das Gepäck, die Fracht und Post im direkten Transit sind von Zöllen, Gebühren und anderen ähnlichen Steuern befreit.

ARTIKEL 9

ANERKENNUNG VON ZEUGNISSEN 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, sowie nicht abgelaufene Lizenzen 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 diese übertreffen.

2) Der Absatz 1) gilt auch in Bezug auf die von der österreichischen Bundesregierung benannten Luftfahrtunternehmen, deren 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 10

TARIFE

1) Jede Vertragspartei legt auf der Grundlage kommerzieller Erwägungen auf dem Markt von jeder Fluggesellschaft ihre eigenen Tarife für Linienflugdienste fest. Das Eingreifen der Vertragsparteien ist begrenzt auf:

a. die Verhinderung unangemessen diskriminierender Tarife oder Praktiken;

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

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

2) Die Tarife für den internationalen Linienflugverkehr zwischen den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien müssen nicht mitgeteilt werden. Ungeachtet des Vorstehenden gewähren die Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien auf Anfrage weiterhin sofortigen Zugang zu Informationen über historische, bestehende und vorgeschlagene Tarife in einer für diese Luftfahrtbehörden annehmbaren Weise und Form.

ARTIKEL 11

HANDELSVERTRETUNG UND aktivitäten

1. Die von jeder Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen haben das Recht:

a) im Gebiet der anderen Vertragspartei Büros für die Förderung des Luftverkehrs und den Verkauf von Flugtickets sowie in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften dieser Vertragspartei andere für die Durchführung des Luftverkehrs erforderliche Stellen einzurichten.

b) in das Gebiet der anderen Vertragspartei - in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften dieser Vertragspartei über Einreise, Aufenthalt und Beschäftigung - Führungs-, Verkaufs-, technisches, betriebliches und sonstiges Fachpersonal, das für die Durchführung des Luftverkehrs erforderlich ist, einzuführen und dort zu unterhalten; und

c) sich im Gebiet der anderen Vertragspartei unmittelbar und nach Ermessen der Luftfahrtunternehmen über deren Agenten am Verkauf von Luftbeförderungen zu beteiligen.

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

3) Die von jeder Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen haben das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei Luftbeförderungen zu verkaufen, wobei es jeder Person freisteht, solche Beförderungen in der Währung dieses Gebiets oder in frei konvertierbaren Währungen anderer Länder gemäß den geltenden Devisenvorschriften zu kaufen.

ARTIKEL 12

GESCHÄFTSMÖGLICHKEITEN

1. Bodenabfertigung

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

„Selbstabfertigung“ ist eine Situation, in der der Flughafennutzer eine oder mehrere Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten unmittelbar für sich selbst erbringt und keinen Vertrag irgendeiner 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 einzige Person eine Mehrheitsbeteiligung an den beiden hat.

2. Code-Share

Jedes Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei kann beim Betrieb oder bei der Erbringung von Dienstleistungen im Rahmen dieses Abkommens

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

Vereinbarungen über kooperatives Marketing, z.B. Blocked-Space-Vereinbarungen oder Code-Sharing-Vereinbarungen, treffen,

unter der Voraussetzung, dass (i) das ausführende Luftfahrtunternehmen über die entsprechenden Verkehrsrechte verfügt und (ii) die vermarktenden Luftfahrtunternehmen über die entsprechenden zugrundeliegenden Streckenrechte verfügen und (iii) die Vereinbarungen die Anforderungen in Bezug auf Sicherheit und Wettbewerb erfüllen, die normalerweise für solche Vereinbarungen gelten. In Bezug auf die verkaufte Personenbeförderung mit einbezogenen Code-Shares wird der Käufer am Verkaufsort oder auf jeden Fall vor dem Einsteigen darüber informiert, welche Beförderungsunternehmen die einzelnen Bereiche des Dienstes betreiben werden.

3. Leasing-Vereinbarungen

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

ARTIKEL 13

Konvertierung UND TRANSFER VON EINNAHMEN

Jede Vertragspartei räumt den benannten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht ein, ihre Einnahmenüberschüsse in Übereinstimmung mit der geltenden Devisenregelung, in deren Gebiet die Einnahmen erzielt wurden, frei in ihr Heimatgebiet zu transferieren. Die Umrechnung der Einnahmen der benannten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei in die Landeswährung der anderen Vertragspartei erfolgt in Übereinstimmung mit der geltenden Devisenregelung.

ARTIKEL 14

FAIRER WETTBEWERB UND STAATLICHE BEIHILFEN

1) Jede Vertragspartei räumt den benannten Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien faire und gleiche Möglichkeiten ein, bei der Durchführung des durch dieses Abkommen geregelten internationalen Luftverkehrs miteinander in Wettbewerb zu treten.

2) Jede Vertragspartei gestattet jedem benannten Luftfahrtunternehmen, die Frequenz und Kapazität des von ihr angebotenen internationalen Luftverkehrs auf der Grundlage kommerzieller Erwägungen auf dem Markt zu bestimmen. In Übereinstimmung mit diesem Recht beschränkt keine Vertragspartei einseitig das Verkehrsvolumen, die Häufigkeit oder Regelmäßigkeit des Dienstes oder den oder die Luftfahrzeugtypen, die von den durch die andere Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen eingesetzt werden, es sei denn, dies ist aus zollrechtlichen, technischen, betrieblichen oder umweltrechtlichen Gründen unter einheitlichen Bedingungen im Einklang mit Artikel 15 des Übereinkommens erforderlich.

3) Die von einer Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen können aufgefordert werden, ihre Flugpläne mindestens dreißig (30) Tage vor dem vorgeschlagenen Datum ihrer 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 oben genannten Behörden verkürzt werden.

4) Das benannte Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei darf, zusammen mit einem oder mehreren anderen Luftfahrtunternehmen oder getrennt,

a) seine marktbeherrschende Stellung, z.B. durch Kapazitätsdumping oder durch die Erhebung von Tarifen und Gebühren auf einem Niveau, das insgesamt nicht ausreicht, um die Kosten für die Erbringung der Dienstleistungen, auf die sie sich beziehen, zu decken, und zwar in einer Weise, die einen Wettbewerber erheblich schwächt oder wahrscheinlich oder beabsichtigt stark schwächen oder einen Wettbewerber von einer Strecke ausschließen würde, nicht missbrauchen, oder

b) von keinen Vereinbarungen, Beschlüssen oder aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen Gebrauch machen, die eine Verhinderung, Einschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs bezwecken oder bewirken können.

5) Eine Vertragspartei darf keine staatlichen Subventionen oder Unterstützung für ihre benannte(n) Luftfahrtunternehmen in einer Weise gewähren oder zulassen, die sich nachteilig auf die faire und gleiche Möglichkeit der Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei, bei

der Erbringung internationaler Luftverkehrsdienste zu konkurrieren, auswirken können.

6) Staatliche Subvention oder Unterstützung bedeutet die Bereitstellung von Unterstützung auf diskriminierender Basis für ein benanntes Luftfahrtunternehmen, direkt oder indirekt, durch den Staat oder durch eine vom Staat benannte oder kontrollierte öffentliche oder private Stelle. Sie schließt den Ausgleich von Betriebsverlusten, die Bereitstellung von Kapital, nicht rückzahlbaren Zuschüssen oder Darlehen zu Vorzugsbedingungen, die Gewährung finanzieller Vorteile durch Verzicht auf Gewinne oder die Rückforderung fälliger Beträge, den Verzicht auf eine normale Verzinsung der eingesetzten öffentlichen Mittel, Steuerbefreiungen, Ausgleich für von den Behörden auferlegte finanzielle Belastungen oder den diskriminierenden Zugang zu Flughafeneinrichtungen, Treibstoffen oder anderen angemessenen Einrichtungen, die für den normalen Betrieb von Flugdiensten erforderlich sind, uneingeschränkt ein.

7) Gewährt eine Vertragspartei einem benannten Luftfahrtunternehmen staatliche Subventionen oder Unterstützung für die nach diesem Abkommen erbrachten Dienstleistungen, muss sie von diesem Luftfahrtunternehmen verlangen, die Subvention oder Unterstützung in seiner Buchführung klar und getrennt auszuweisen.

8) 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 würde oder beeinträchtigt, hat sie das Recht, Beratungen nach Artikel 19 (Beratungen) zu beantragen, um das Problem zu lösen. Einem solchen Ersuchen ist eine Mitteilung über die Gründe für das Ersuchen beizufügen. Die Beratungen beginnen innerhalb von 30 Tagen nach dem Ersuchen. Gelingt es den Vertragsparteien nicht, innerhalb von 30 Tagen nach Beginn der Beratungen zu einer Lösung der Angelegenheit zu gelangen, oder werden innerhalb von 30 Tagen nach Eingang des Ersuchens keine Beratungen aufgenommen, hat die Vertragspartei, die die Beratungen beantragt hat, das Recht, die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens genannten Rechte durch das von der anderen Vertragspartei benannte Luftfahrtunternehmen auszusetzen oder die Betriebsgenehmigung zu widerrufen oder die Bedingungen festzulegen, die sie zur Ausübung dieser Rechte für notwendig erachtet.

9) Die Vertragsparteien unterrichten einander über ihr Wettbewerbsrecht, ihre Wettbewerbspolitik und -praxis oder deren Änderungen und deren besondere Ziele, die sich auf die Durchführung von Luftverkehrsdiensten im Rahmen dieses Abkommens auswirken könnten, und benennen die für ihre Durchführung zuständigen Behörden.

Artikel 15

FLUGSICHERHEIT

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

2) Stellt eine Vertragspartei im Anschluss an diese Beratungen fest, dass die andere Vertragspartei in einem solchen Bereich Sicherheitsnormen, die mindestens den zu diesem Zeitpunkt gemäß dem Übereinkommen festgelegten Mindestnormen entsprechen, nicht wirksam aufrechterhält und anwendet, unterrichtet die erste Vertragspartei die andere Vertragspartei über diese Feststellungen und die zur Einhaltung dieser Mindestnormen für notwendig erachteten Schritte, und die andere Vertragspartei ergreift 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 von Artikel 3 Absatz 5 (Benennung und Widerruf) dieses Abkommens dar.

3) Unbeschadet der in Artikel 33 des Übereinkommens genannten Verpflichtungen wird vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, das von den benannten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei im Flugverkehr von oder nach dem Gebiet der anderen Vertragspartei eingesetzt wird, während seines Aufenthalts im Gebiet der anderen Vertragspartei von den bevollmächtigten Vertretern der anderen Vertragspartei an Bord und in der Nähe des Luftfahrzeugs einer Untersuchung unterzogen werden kann, um sowohl die Gültigkeit der Luftfahrzeugdokumente und der Dokumente seiner Besatzung als auch den augenscheinlichen Zustand des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung zu überprüfen (in diesem Artikel „Vorfeldinspektion“ genannt), sofern dies nicht zu unangemessenen Verzögerungen führt.

4) Sollte eine solche Vorfeldinspektion oder Reihe von Vorfeldinspektionen Anlass für

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

b) ernste Besorgnis darüber, dass es an einer wirksamen Aufrechterhaltung und

Wahrung der gemäß dem Übereinkommen festgelegten Sicherheitsstandards mangelt,

steht es der die Inspektion durchführenden Vertragspartei für die Zwecke des Artikels 33 des Übereinkommens frei, zu dem Schluss zu gelangen, dass die Anforderungen, unter denen das oder die Befähigungszeugnisse für dieses Luftfahrzeug oder für die Besatzung dieses Luftfahrzeugs ausgestellt oder für gültig erklärt wurden, oder die Anforderungen, unter denen dieses Luftfahrzeug betrieben wird, nicht den nach dem Übereinkommen festgelegten Mindeststandards entsprechen oder über diesen liegen.

5) Sollte der Zugang zu einem Luftfahrzeug, das von oder im Namen der benannten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei gemäß Absatz (3) dieses Artikels betrieben werden, zum Zweck der Durchführung einer Vorfeldinspektion von einem Vertreter dieses Luftverkehrsunternehmens verweigert werden, steht es der anderen Vertragspartei frei, daraus abzuleiten, dass ernsthafte Bedenken der in Absatz (4) dieses Artikels genannten Art bestehen, und die in diesem Absatz genannten Schlussfolgerungen zu ziehen.

6) Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, den Betrieb oder die Genehmigung eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei unverzüglich auszusetzen oder zu ändern, wenn die erste Vertragspartei aufgrund einer Vorfeldinspektion, einer Reihe von Vorfeldinspektionen, einer Zugangsverweigerung für eine Vorfeldinspektion, einer Beratung oder aus anderen Gründen zu dem Schluss kommt, dass sofortige Maßnahmen für die Sicherheit des Flugbetriebs des Luftfahrtunternehmens unerlässlich sind.

7) Jede Handlung einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit den Absätzen (2) oder (6) wird eingestellt, sobald die Grundlage für die Ergreifung dieser Maßnahme nicht mehr besteht.

8) Hat die Republik Österreich ein Luftfahrtunternehmen benannt, dessen behördliche Kontrolle von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgeübt und aufrechterhalten wird, 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 sowie in Bezug auf die Betriebsgenehmigung dieses Luftfahrtunternehmens.

ARTIKEL 16

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) Die Vertragsparteien handeln insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen von

a) dem Übereinkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Flugzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet in Tokio am 14. September 1963;

b) dem Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet in Den Haag am 16. Dezember 1970;

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

d) dem Protokoll zur Bekämpfung unrechtmäßiger Gewalttaten auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluffahrt dienen, wurde am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichnet;

e) dem am 1. März 1991 in Montreal unterzeichnete Übereinkommen über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zwecke des Aufspürens.

sowie jeder anderer multilateralen Vereinbarung zur Regelung der Luftsicherheit, die für beide Vertragsparteien verbindlich ist.

3) Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluffahrtorganisation festgelegten und als Anhänge zum Übereinkommen von Chicago benannten 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 ihren ständigen Aufenthalt im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien haben, oder, im Falle der Republik Österreich, die Betreiber von Luftfahrzeugen, die gemäß den EU-Verträgen in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassen sind und Betriebsgenehmigungen in Übereinstimmung mit dem Recht der Europäischen Union haben, und die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet in Übereinstimmung mit solchen Luftsicherheitsbestimmungen handeln.

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

5) Jede Vertragspartei erklärt, dass ihre Luftfahrzeugbetreiber verpflichtet sind, beim Abflug aus dem Gebiet der anderen Vertragspartei oder während des Aufenthalts im Gebiet der anderen Vertragspartei die Luftsicherheitsvorschriften in Übereinstimmung mit dem im Land geltenden Recht, einschließlich - im Fall der Republik Österreich - des Rechts der Europäischen Union, zu beachten.

6) Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Hoheitsgebiet angemessene Maßnahmen zum Schutz der Luftfahrzeuge und zur Inspektion von Fluggästen, Besatzung, Handgepäck, Gepäck, Fracht und Bordvorräten vor und während des Einsteigens oder Beladens wirksam angewendet werden.

7) Jede Vertragspartei prüft auch positiv jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um angemessene besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Abwehr einer bestimmten Bedrohung.

8) Kommt es zu einem Vorfall oder der Androhung eines Vorfalls der widerrechtlichen Inbesitznahme von Zivilluftfahrzeugen 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.

9) Sollte eine Vertragspartei berechtigten Grund zur Annahme haben, dass die andere Vertragspartei von den Luftsicherheitsbestimmungen dieses Artikels abgewichen ist, können die Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei um sofortige Beratungen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ersuchen. Wird innerhalb eines (1) Monats nach dem Datum eines solchen Ersuchens keine zufriedenstellende Einigung erzielt, stellt dies einen Grund für die Anwendung von Artikel 3 Absatz (5) dieses Abkommens (Benennung und Widerruf) dar. Wenn eine ernste Notlage dies erfordert, kann jede Vertragspartei vor Ablauf eines Monats vorläufige Maßnahmen ergreifen.

ARTIKEL 17

BEREITSTELLUNG VON STATISTIKEN

Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei stellen den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen die Statistiken zur Verfügung, die vernünftigerweise für Informationszwecke vorbehaltlich der Rechts- und Verwaltungsvorschriften jeder Vertragspartei benötigt werden.

ARTIKEL 18

BERATUNGEN

1) Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei konsultieren einander von Zeit zu Zeit, um auf Ersuchen einer Vertragspartei eine Zusammenarbeit in allen Fragen der Auslegung und Anwendung dieses Abkommens sicherzustellen.

2) Diese Beratungen beginnen innerhalb einer Frist von sechzig (60) Tagen nach dem Ersuchen einer Vertragspartei.

ARTIKEL 19

ÄNDERUNGEN

1) Hält eine Vertragspartei es für wünschenswert, eine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, 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 nicht beide Vertragsparteien einer Verlängerung dieses Zeitraums zustimmen.

2) 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 deren Inkrafttreten nach Abschluss der jeweiligen rechtlichen

Verfahren erfüllt sind.

3) Die Änderungen des Anhangs dieses Abkommens können direkt zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden und in Kraft treten, sofern 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, werden sich die Vertragsparteien bemühen, diese Streitigkeiten in erster Linie durch Verhandlungen beizulegen.

2) Gelingt es den Vertragsparteien nicht, auf dem Verhandlungsweg zu einer Einigung zu gelangen, können sie vereinbaren, die Streitigkeit einem Schiedsrichter zur Entscheidung vorzulegen, oder die Streitigkeit kann auf Antrag einer Vertragspartei einem aus drei Schiedsrichtern bestehenden Gericht zur Entscheidung vorgelegt werden, von denen jeweils einer von jeder Vertragspartei benannt und der dritte von den beiden so benannten Schiedsrichtern ernannt wird.

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

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

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

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

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

ARTIKEL 21

KÜNDIGUNG

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

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

ARTIKEL 22

REGISTRIERUNG

Dieses Abkommen und seine Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation registriert.

ARTIKEL 23

INKRAFTTRETEN

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

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 und englischer Sprache unterzeichnet, wobei die beiden Texte gleichermaßen verbindlich sind. Im Falle unterschiedlicher Auslegung von Bestimmungen dieses Abkommens ist der englische Text maßgebend.

**FÜR DIE ÖSTERREICHISCHE
BUNDESREGIERUNG**

<gez. Unterschrift>

**FÜR DIE REGIERUNG
DER REPUBLIK KENIA**

<gez. Unterschrift>

ANHANG

Abschnitt I:

A. Das (die) von der Republik Österreich benanntes(en) Luftfahrtunternehmen dürfen folgende Strecken in beiden Richtungen bedienen:

Abflugort	Zwischenlandepunkte	Bestimmungsorte	Punkte hinter der betreffenden Strecke
Punkte in Österreich	Beliebige Punkte	Punkte in Kenia	Beliebige Punkte

B. Das (die) von der Republik Kenia benanntes(en) Luftfahrtunternehmen dürfen folgende Strecken in beiden Richtungen bedienen:

Abflugort	Zwischenlandepunkte	Bestimmungsorte	Punkte hinter der betreffenden Strecke
Punkte in Kenia	Beliebige Punkte	Punkte in Österreich	Beliebige Punkte

Abschnitt II:

Alle Zwischenlandepunkte und alle Punkte hinter der betreffenden Strecke können von dem (den) benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei ohne Ausübung der Verkehrsrechte der fünften Freiheit bedient werden.

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

Abschnitt III:

Das (die) benannte(n) Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei kann (können) auf einigen oder allen Flügen darauf verzichten, an einem der Zwischenlandepunkte oder an einem der Punkte zu landen, an denen die vereinbarten Dienste auf dieser Strecke im Gebiet dieser Vertragspartei beginnen und enden.

<Paraphe>

<Paraphe>