

LUFTVERKEHRSABKOMMEN

ZWISCHEN

DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG

UND

DER REGIERUNG DER VOLKSREPUBLIK

BANGLADESCH

INHALTSVERZEICHNIS

Präambel	
Artikel 1	Definitionen
Artikel 2	Gewährung von Rechten
Artikel 3	Namhaftmachung und Bewilligung
Artikel 4	Widerruf und Aussetzung der Bewilligung
Artikel 5	Anwendbarkeit von Gesetzen und Vorschriften
Artikel 6	Befreiung von Zoll- und sonstigen Gebühren
Artikel 7	Besteuerung
Artikel 8	Benutzungsgebühren
Artikel 9	Direkter Transit
Artikel 10	Anerkennung von Zertifikaten und Lizenzen
Artikel 11	Preise
Artikel 12	Handelsvertretung und Möglichkeiten
Artikel 13	Kapazität und fairer Wettbewerb
Artikel 14	Flugsicherheit
Artikel 15	Luftsicherheit
Artikel 16	Bereitstellung von Statistiken
Artikel 17	Beratungen
Artikel 18	Änderungen
Artikel 19	Beilegung von Streitigkeiten
Artikel 20	Kündigung
Artikel 21	Registrierung
Artikel 22	Inkrafttreten
Anhang	

PRÄAMBEL

Die österreichische Bundesregierung und die Regierung der Volksrepublik Bangladesch, nachstehend „die Vertragsparteien“ genannt, die Vertragsparteien des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt sind, das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegt wurde;

haben in dem Wunsch, die internationalen Luftverkehrsdienste sicher und geordnet zu organisieren und die internationale Zusammenarbeit in Bezug auf diese Dienste so weit wie möglich zu fördern; und

in dem Wunsch, ein Abkommen zur Förderung der Entwicklung von (Linien-) Luftverkehrsdiensten zwischen und außerhalb ihrer Hoheitsgebiete zu schließen,

Folgendes vereinbart:

ARTIKEL 1

DEFINITIONEN

Für die Zwecke dieses Abkommens:

a) bedeutet der Begriff „Luftfahrtbehörde“ für die österreichische Bundesregierung das Ministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und für die Regierung der Volksrepublik Bangladesch die Zivilluftfahrtbehörde von Bangladesch oder in beiden Fällen eine Person oder ein Organ, das zur Ausübung von Funktionen berechtigt ist, die derzeit von diesen Behörden oder ähnlichen Funktionen ausgeübt werden;

b) bedeutet der Begriff „vereinbarte Dienstleistungen“ den planmäßigen internationalen Luftverkehr auf der/den im Anhang zu diesem Abkommen angegebenen Strecke(n) zur Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post;

c) haben die Begriffe „Luftverkehrsdienst“, „internationaler Luftverkehrsdienst“, „Fluggesellschaft“ und „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ die ihnen in Artikel 96 des Abkommens zugewiesene Bedeutung;

d) bedeutet der Begriff „Anhang“ den Anhang zu diesem Abkommen in der geltenden Fassung. Der Anhang ist ein Bestandteil des Abkommens und alle Verweise auf das Abkommen müssen einen Verweis auf den Anhang enthalten, sofern nichts anderes bestimmt ist;

e) bedeutet der Begriff „Kapazität“ in Bezug auf vereinbarte Dienstleistungen die verfügbare Nutzlast des für diese Dienste eingesetzten Luftfahrzeugs, multipliziert mit der Frequenz, mit der dieses Luftfahrzeug während eines bestimmten Zeitraums auf einer Strecke oder einem Teil einer Strecke eingesetzt wird;

f) bedeutet der Begriff „Abkommen“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die internationale Zivilluffahrt, einschließlich aller nach Artikel 90 des Abkommens angenommenen Anhänge und jeder Änderung der Anhänge oder des Abkommens nach dessen Artikeln 90 und 94 (a), soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien anwendbar sind;

g) bedeutet der Begriff „namhaft gemachte Fluggesellschaft“ jede Fluggesellschaft, die gemäß Artikel 3 dieses Abkommens namhaft gemacht und bewilligt wurde;

h) bedeutet der Begriff „intermodaler Verkehr“ die öffentliche Beförderung von Fahrgästen, Gepäck, Fracht und Post auf dem Luftweg und mit einer oder mehreren Arten des Land- und Seeverkehrs, einzeln oder kombiniert, gegen Entgelt oder Miete;

i) bedeutet der Begriff „Preis“:

(i) „Flugpreise“, die an Fluggesellschaften oder deren Vertreter oder andere Ticketverkäufer für die Beförderung von Fluggästen und Gepäck im Luftverkehr zu zahlen sind, und alle Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich der Vergütung und Bedingungen, die Vermittlern und anderen Hilfsdienstleistern angeboten werden; und

(ii) die für die Beförderung von Post und Fracht zu zahlenden „Lufttarife“ und die Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich der Vergütung und der Bedingungen, die Vermittlern und anderen Hilfsdienstleistern angeboten werden.

Diese Definition umfasst gegebenenfalls den Land- und Seeverkehr im Zusammenhang mit dem internationalen Luftverkehr und die Bedingungen, denen ihre Anwendung unterliegt;

j) bedeutet der Begriff „Selbstabfertigung“ eine Situation, in der die Fluggesellschaft für sich selbst direkt eine oder mehrere Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten erbringt und keinerlei Vertrag mit einem Dritten über die Erbringung dieser Dienste

abschließt; für die Zwecke dieser Definition gelten Fluggesellschaften nicht als Dritte, wenn:

- (i) eine die Mehrheit an der anderen hält, oder
- (ii) eine einzelne Gesellschaft eine Mehrheitsbeteiligung an jeder hält;

k) bedeutet der Begriff „angegebene Strecke“ eine im Anhang zu diesem Abkommen angegebene Strecke;

l) bedeutet der Begriff „staatliche Subvention oder Unterstützung“ die diskriminierende Unterstützung einer bestimmten Fluggesellschaft direkt oder indirekt durch den Staat oder durch eine öffentliche oder private Stelle, die vom Staat benannt oder kontrolliert wird. Ohne Einschränkung kann dies die Verrechnung von Betriebsverlusten, die Bereitstellung von Kapital, nicht rückzahlbaren Zuschüssen oder Darlehen zu Vorzugsbedingungen, die Gewährung finanzieller Vorteile durch Verzicht auf Gewinn oder die Einziehung fälliger Beträge, den Verzicht auf eine normale Rückzahlung verwendeter öffentlicher Mittel, Steuerfreibeträge, den Ausgleich finanzieller Belastungen durch die Behörden oder den diskriminierenden Zugang zu Flughafeneinrichtungen, Treibstoffen oder anderen angemessenen, für den normalen Betrieb von Luftverkehrsdiensten erforderlichen Einrichtungen umfassen;

m) hat der Begriff „Hoheitsgebiet“ in Bezug auf einen Staat die ihm in Artikel 2 des Abkommens zugewiesene Bedeutung;

n) bedeutet der Begriff „Benutzungsgebühren“ eine Gebühr, die den Fluggesellschaften für die Bereitstellung von Einrichtungen oder Dienstleistungen der Flughafeninfrastruktur, der Flughafenumgebung, der Flugsicherung oder der Luftsicherheit, einschließlich damit verbundener Dienstleistungen und Einrichtungen, auferlegt wird;

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

p) sind Verweise in diesem Abkommen auf Fluggesellschaften der Republik Österreich als Verweise auf von der Republik Österreich namhaft gemachte Fluggesellschaften zu verstehen;

q) sind Verweise in diesem Abkommen auf die „EU-Verträge“ als Verweise auf den Vertrag über die Europäische Union und den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu verstehen;

r) sind Verweise in diesem Abkommen auf die „Europäische Freihandelszone“ als Verweise auf ihre Mitgliedstaaten Island, Liechtenstein, Norwegen und die Schweiz zu verstehen.

ARTIKEL 2

GEWÄHRUNG VON RECHTEN

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zum Zweck der Erbringung von internationalen Linien-Luftverkehrsdiensten auf den im Anhang zu diesem Abkommen angegebenen Strecken die in diesem Abkommen genannten Rechte.

2. Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Abkommens haben die von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Fluggesellschaften bei der Erbringung der vereinbarten Dienste auf den angegebenen Strecken die folgenden Rechte:

a) das Recht, ohne Landung über das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zu fliegen („Rechte der ersten Freiheit“);

b) das Recht, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zu nichtgewerblichen Zwecken eine Landung einzulegen („Rechte der zweiten Freiheit“); und

c) das Recht, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei an den im Anhang genannten Punkten Landungen einzulegen, um einzeln oder in Kombination Fahrgäste, Gepäck, Fracht einschließlich Post, die für oder von den Punkten im Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei bestimmt sind oder von diesen kommen, an Bord zu nehmen und von Bord gehen zu lassen/zu entladen („Rechte der dritten und vierten Freiheit“).

3. Die Gewährung von Verkehrsrechten nach Absatz (2) oben schließt nicht die Gewährung des Rechts ein, Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post zwischen Punkten im Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die die Rechte gewährt, und Punkten im Hoheitsgebiet eines Drittlandes oder umgekehrt zu befördern („Rechte der fünften

Freiheit“). Verkehrsrechte der fünften Freiheit werden nur mit der Zustimmung der Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien gemäß Anhang Abschnitt II gewährt.

4. Nichts in Absatz (2) gibt den von einer Vertragspartei namhaft gemachten Fluggesellschaften das Recht, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck und Fracht einschließlich Post gegen Entgelt oder Miete an Bord zu nehmen, die für einen anderen Ort im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind („Kabotage“).

ARTIKEL 3

NAMHAFTMACHUNG UND BEWILLIGUNG

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, der anderen Vertragspartei schriftlich eine oder mehrere Fluggesellschaften für die Durchführung der vereinbarten Dienstleistungen auf den angegebenen Strecken namhaft zu machen und die Namhaftmachung einer Fluggesellschaft zurückzuziehen oder eine andere Fluggesellschaft durch eine zuvor namhaft gemachte zu ersetzen.

2. Diese Namhaftmachung erfolgt durch schriftliche Mitteilung zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien auf diplomatischem Wege.

3. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von der von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Fluggesellschaft einen Nachweis dafür verlangen, dass sie qualifiziert ist, die Bedingungen zu erfüllen, die nach den Gesetzen und Vorschriften für die Durchführung internationaler Luftverkehrsdienste durch die genannten Behörden in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens vorgeschrieben sind.

4. Nach Erhalt einer solchen Namhaftmachung erteilt die andere Vertragspartei die entsprechenden Genehmigungen und Erlaubnisse mit minimaler verfahrensmäßiger Verzögerung, insofern:

a) bei einer von der Republik Österreich namhaft gemachten Fluggesellschaft:

(i) sie aufgrund der EU-Verträge im Hoheitsgebiet der Republik Österreich niedergelassen ist und über eine gültige Betriebsgenehmigung in Übereinstimmung mit dem Recht der Europäischen Union verfügt; und

(ii) eine tatsächliche gesetzliche Kontrolle der Fluggesellschaft durch den Mitgliedsstaat der Europäischen Union, der für die Ausstellung ihres Luftverkehrsbetreiberzeugnisses verantwortlich ist, ausgeübt und aufrecht erhalten wird und die zuständige Luftfahrtbehörde in der Namhaftmachung eindeutig angegeben ist; und

(iii) sich die Fluggesellschaft im direkten oder mehrheitlichen Besitz von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder Staaten der Europäischen Freihandelszone und/oder von Angehörigen dieser Staaten befindet und wirksam von diesen kontrolliert wird.

b) bei einer von Bangladesch namhaft gemachten Fluggesellschaft:

(i) sie im Gebiet von Bangladesch niedergelassen ist und über eine gültige Betriebsgenehmigung in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht von Bangladesch verfügt;

(ii) Bangladesch eine tatsächliche gesetzliche Kontrolle über die Fluggesellschaft ausübt und unterhält und für die Ausstellung ihres Luftverkehrsbetreiberzeugnisses verantwortlich ist; und

(iii) sich die Fluggesellschaft im direkten oder mehrheitlichen Besitz von Bangladesch und/oder seinen Staatsangehörigen befindet und wirksam von diesen kontrolliert wird.

ARTIKEL 4

WIDERRUF UND AUSSETZUNG DER BEWILLIGUNG

1. Jede der Vertragsparteien kann die Betriebserlaubnis oder die technischen Genehmigungen einer von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Fluggesellschaft widerrufen, aussetzen oder einschränken, wenn:

a) bei einer von der Republik Österreich namhaft gemachten Fluggesellschaft:

(i) sie nicht nach den EU-Verträgen im Hoheitsgebiet der Republik Österreich niedergelassen ist oder keine gültige Betriebsgenehmigung in Übereinstimmung mit dem Recht der Europäischen Union besitzt; oder

(ii) eine tatsächliche gesetzliche Kontrolle der Fluggesellschaft von dem Mitgliedsstaat der Europäischen Union, der für die Ausstellung ihres Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständig ist, nicht ausgeübt oder nicht aufrecht erhalten wird oder wenn die zuständige Luftfahrtbehörde in der Namhaftmachung nicht eindeutig angegeben ist; oder

(iii) die Fluggesellschaft nicht direkt oder durch Mehrheitsbeteiligung im Besitz von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der Europäischen Freihandelszone und/oder von Angehörigen dieser Staaten ist oder nicht wirksam von diesen kontrolliert wird.

b) bei einer von Bangladesch namhaft gemachten Fluggesellschaft:

(i) sie nicht im Hoheitsgebiet von Bangladesch niedergelassen ist oder keine gültige Betriebsgenehmigung in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht von Bangladesch hat; oder

(ii) eine tatsächliche gesetzliche Kontrolle der Fluggesellschaft von Bangladesch nicht ausgeübt oder nicht aufrechterhalten wird oder wenn

Bangladesch nicht für die Ausstellung ihres Luftverkehrsbetreiberzeugnisses verantwortlich ist; oder

(iii) die Fluggesellschaft nicht direkt oder mehrheitlich im Besitz von Bangladesch und/oder seinen Staatsangehörigen ist oder nicht wirksam von diesen kontrolliert wird.

2. Wenn eine Fluggesellschaft gemäß diesem Artikel namhaft gemacht und bewilligt wurde, kann sie jederzeit mit der Erbringung der vereinbarten Dienstleistungen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Abkommens beginnen.

3. Sofern keine sofortigen Maßnahmen erforderlich sind, um einen Verstoß gegen die oben genannten Gesetze und Vorschriften zu verhindern, oder sofern für fairen Wettbewerb, Flugsicherheit oder Sicherheit in der Zivilluftfahrt gemäß den Bestimmungen von Artikel 13 (Kapazität und fairer Wettbewerb), 14 (Flugsicherheit) oder 15 (Luftsicherheit) keine Maßnahmen erforderlich sind, werden die in Absatz (1) dieses Artikels genannten Rechte nur nach Beratungen zwischen den Luftfahrtbehörden in Übereinstimmung mit Artikel 17 (Beratungen) dieses Abkommens ausgeübt.

ARTIKEL 5

ANWENDBARKEIT VON GESETZEN UND VORSCHRIFTEN

1. Für die Navigation und den Betrieb der Luftfahrzeuge der von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Fluggesellschaften bei der Einreise in, beim Überfliegen, beim Aufenthalt und beim Verlassen des Hoheitsgebiets der ersten Vertragspartei gelten die Gesetze und Vorschriften einer Vertragspartei.

2. Die Rechte und Vorschriften einer Vertragspartei für die Einreise, den Aufenthalt und die Abreise von Fluggästen, Besatzung, Fracht oder Post aus ihrem Hoheitsgebiet, wie z. B. Formalitäten für Einreise, Ausreise, Auswanderung, Einwanderung, Zoll, Gesundheit und Quarantäne, gelten für Fluggäste, Besatzungen, Fracht und Post, die von Luftfahrzeugen der von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Fluggesellschaften befördert werden, während sie sich innerhalb des besagten Hoheitsgebiets befinden.

3. Jede Vertragspartei erlaubt der anderen Vertragspartei, in ihrem Hoheitsgebiet die Durchführung von Maßnahmen (z.B. den Einsatz von Dokumentenfachleuten) um sicherzustellen, dass nur Fahrgäste mit gültigen, für die Einreise in oder die Durchreise durch das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erforderlichen Reisedokumenten befördert werden.

4. Jede Vertragspartei stellt der anderen Vertragspartei auf Anfrage Kopien der in diesem Artikel genannten einschlägigen Gesetze und Vorschriften zur Verfügung.

ARTIKEL 6

BEFREIUNG VON ZOLL- UND SONSTIGEN GEBÜHREN

1. Luftfahrzeuge, die im grenzüberschreitenden Verkehr von der/den von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Fluggesellschaft(en) betrieben werden, sowie deren reguläre Ausrüstung, Kraftstoff- und Schmierstoffvorräte und die Bordvorräte an Bord dieses Luftfahrzeugs (einschließlich Lebensmittel, Getränke und Tabak) sind bei der Ankunft im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Inspektionsgebühren und anderen Abgaben oder Steuern befreit, sofern diese Ausrüstung und diese Vorräte bis zu ihrer Wiederausfuhr an Bord bleiben.

2. Außerdem ist auch Folgendes von den gleichen Zöllen und Abgaben befreit, mit Ausnahme von Gebühren, die der erbrachten Leistung entsprechen:

a) Bordvorräte, die im Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien innerhalb der von den zuständigen Behörden dieser Vertragspartei festgelegten Grenzen an Bord genommen und zur Benutzung an Bord des Luftfahrzeugs auf einer angegebenen Strecke der anderen Vertragspartei bestimmt sind;

b) Ersatzteile, die für die Wartung oder Reparatur von Luftfahrzeugen, die auf einer angegebenen Strecke von der/den namhaft gemachten Fluggesellschaft(en) der anderen Vertragspartei eingesetzt werden, in das Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien verbracht werden;

c) Kraft- und Schmierstoffe für die Versorgung von Luftfahrzeugen, die von der/den namhaft gemachten Fluggesellschaft(en) der anderen Vertragspartei auf einer angegebenen Strecke betrieben werden, auch wenn diese Vorräte auf der Strecke über das Gebiet der Vertragspartei verwendet werden sollen, in dem sie an Bord genommen werden.

In Bezug auf die in Unterabsatz (a), (b) und (c) dieses Absatzes genannten Materialien kann verlangt werden, dass sie unter zollamtlicher Überwachung oder Kontrolle gehalten werden.

3. Die reguläre Bordausrüstung sowie die an Bord der Luftfahrzeuge einer der Vertragsparteien behaltenen Materialien und Vorräte dürfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei nur mit der Zustimmung der Zollbehörde dieser Vertragspartei entladen werden. In diesem Fall können sie unter die Aufsicht der genannten Behörde gestellt werden, bis sie wieder ausgeführt oder anderweitig in Übereinstimmung mit den Zollvorschriften über sie verfügt wird.

ARTIKEL 7

BESTEUERUNG

1. Gewinne aus dem Betrieb von Luftfahrzeugen im internationalen Verkehr sind nur im Hoheitsgebiet der Vertragspartei zu versteuern, in dem sich der Ort der tatsächlichen Unternehmensleitung befindet.
2. Kapital, das durch im internationalen Verkehr betriebene Luftfahrzeuge und durch bewegliches Vermögen im Zusammenhang mit dem Betrieb solcher Luftfahrzeuge vertreten wird, unterliegt der Besteuerung nur im Hoheitsgebiet der Vertragspartei, in dem sich der Ort der tatsächlichen Unternehmensleitung befindet.
3. Besteht zwischen den Vertragsparteien ein besonderes Abkommen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung in Bezug auf Einkommens- und Kapitalertragssteuer, haben die Bestimmungen dieses Abkommens Vorrang.

ARTIKEL 8

BENUTZUNGSGEBÜHREN

1. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass Benutzungsgebühren, die von ihren zuständigen Gebühren erhebenden Behörden oder Stellen von den Fluggesellschaften der anderen Vertragspartei für die Nutzung der Flugsicherung und Luftverkehrskontrolle, der Flughafeninfrastruktur, der Luftsicherheit und der entsprechenden Einrichtungen und Dienste erhoben werden können, gerecht, angemessen, nicht-diskriminierend und gerecht auf die Benutzungskategorien verteilt sind. Diese Gebühren können den vollständigen Kosten der zuständigen Gebühren

erhebenden Behörden oder Stellen, die die entsprechenden Flughafen- und Luftsicherheitseinrichtungen und -dienste auf diesem Flughafen oder innerhalb des Systems dieses Flughafens bereitstellen, entsprechen, dürfen diese jedoch nicht übersteigen. Diese Kosten können eine angemessene Vermögensrendite nach Abschreibungen beinhalten. Einrichtungen und Dienstleistungen, für die Benutzungsgebühren erhoben werden, sind effizient und wirtschaftlich bereitzustellen und zu erbringen. Auf jeden Fall werden diese Gebühren von den Fluggesellschaften der anderen Vertragspartei zu Bedingungen erhoben, die nicht weniger günstig sind als die günstigsten Bedingungen, die einer anderen Fluggesellschaft zum Zeitpunkt der Gebührenberechnung angeboten werden.

2. Jede Vertragspartei fördert Beratungen zwischen den zuständigen Gebühren erhebenden Behörden oder Stellen in ihrem Hoheitsgebiet und den Fluggesellschaften und/oder ihren Vertretungen, die die Dienste und Einrichtungen in Anspruch nehmen, und ermutigt die zuständigen Gebühren erhebenden Behörden oder Stellen und die Fluggesellschaften oder ihre Vertretungen, die nötigen Informationen auszutauschen, um eine genaue Überprüfung der Angemessenheit der Gebühren gemäß den Grundsätzen der Absätze (1) und (2) dieses Artikels zu ermöglichen. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass die zuständigen Gebühren erhebenden Behörden oder Stellen die Nutzer angemessen über alle geplanten Änderungen der Benutzungsgebühren informieren, damit diese Behörden vor der Durchführung von Änderungen die von den Nutzern geäußerten Ansichten berücksichtigen können.

3. Keine der Vertragsparteien darf im Rahmen einer Streitbeilegung gemäß Artikel 19 (Beilegung von Streitigkeiten) dieses Abkommens als vertragsbrüchig in Bezug auf eine Bestimmung dieses Artikels gelten, außer:

a) wenn sie es versäumt, einen Vorwurf oder eine Vorgehensweise, wegen der sich die andere Vertragspartei beschwert hat, innerhalb einer angemessenen Frist zu prüfen; oder

b) wenn sie nach einer solchen Überprüfung nicht alle in ihrer Macht stehenden Maßnahmen ergreift, um einen Vorwurf oder eine Vorgehensweise zu beheben, die mit diesem Artikel unvereinbar ist.

ARTIKEL 9

DIREKTER TRANSIT

Fluggäste, Gepäck und Fracht einschließlich Post sind im direkten Transit durch das Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien und bei Nichtverlassen des für diesen Zweck reservierten Flughafenbereichs von Zöllen, Gebühren und ähnlichen Abgaben befreit.

ARTIKEL 10

ANERKENNUNG VON ZERTIFIKATEN UND LIZENZEN

1. Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Lizenzen, die gemäß den Gesetzen und Vorschriften einer Vertragspartei, einschließlich bei der Republik Österreich der Gesetze und Vorschriften der Europäischen Union, ausgestellt oder bestätigt wurden und noch in Kraft sind, werden von der anderen Vertragspartei für den Betrieb der vereinbarten Dienstleistungen als gültig anerkannt, immer insofern diese Zertifikate oder Lizenzen nach Mindeststandards ausgestellt oder bestätigt wurden, die den im Rahmen des Abkommens festgelegten oder strengeren entsprechen.

2. Absatz (1) gilt auch für eine von der Republik Österreich namhaft gemachte Fluggesellschaft, deren behördliche Aufsicht von einem anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Union ausgeübt und aufrechterhalten wird.

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

ARTIKEL 11

PREISE

1. Jede Vertragspartei erlaubt die Festlegung von Preisen für Linien-Luftverkehrsdienste und Nebendienstleistungen von jeder Fluggesellschaft auf der Grundlage von kommerziellen Erwägungen auf dem Markt. Eingriffe der Vertragsparteien sind beschränkt auf:

- a) die Verhinderung unangemessen diskriminierender Preise oder Praktiken;
- b) den Schutz der Verbraucher vor Preisen, die aufgrund des Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung oder abgestimmter Vorgehen zwischen Fluggesellschaften unangemessen hoch oder restriktiv sind; und
- c) den Schutz der Fluggesellschaften vor künstlich niedrigen Preisen aufgrund direkter oder indirekter staatlicher Subventionen oder Unterstützungen.

2. Jede Vertragspartei kann verlangen, dass ihrer Luftfahrtbehörde die Preise, die in oder aus ihrem Hoheitsgebiet für die Beförderung durch die Fluggesellschaften der anderen Vertragspartei in Rechnung gestellt werden sollen, auf nichtdiskriminierender Grundlage mitgeteilt oder dort eingereicht werden. Eine solche Mitteilung kann bis

mindestens dreißig (30) Tage vor dem geplanten Zeitpunkt der Wirksamkeit verlangt werden. Im Einzelfall kann eine Mitteilung kurzfristiger als üblich zulässig sein.

3. Keine der Vertragsparteien darf einseitige Maßnahmen ergreifen, um die Einführung oder Fortsetzung eines Preises zu verhindern, der von (a) einer Fluggesellschaft einer der Vertragsparteien für den internationalen Luftverkehr zwischen den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien oder (b) einer Fluggesellschaft einer Vertragspartei für den internationalen Luftverkehr zwischen dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei und einem anderen Land verlangt werden soll oder wird.

ARTIKEL 12

HANDELSVERTRETUNG UND MÖGLICHKEITEN

1. Vertretung von Fluggesellschaften

Die von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Fluggesellschaften dürfen:

a) im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Büros zur Förderung der Luftverkehrsdienstleistung und des Verkaufs von Flugtickets sowie in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften dieser anderen Vertragspartei andere für die Erbringung der Luftverkehrsdienstleistung erforderliche Einrichtungen einrichten.

b) ins Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei - in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften dieser anderen Vertragspartei über die Einreise, den Aufenthalt und die Beschäftigung - Führungs-, Verkaufs-, technisches, Betriebs- und sonstiges Fachpersonal, das für die Erbringung von Luftverkehrsdienstleistungen erforderlich ist, einreisen und dort bleiben lassen.

c) Diese Personalanforderungen können nach Wahl der namhaft gemachten Fluggesellschaften durch eigenes Personal jeder Nationalität oder durch die Inanspruchnahme der Dienste einer anderen Organisation, Gesellschaft oder Fluggesellschaft, die im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei tätig und berechtigt ist, diese Dienste im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei zu erbringen, erfüllt werden.

d) Die Vertreter und Mitarbeiter unterliegen den geltenden Gesetzen und Vorschriften der anderen Vertragspartei. In Übereinstimmung mit diesen Gesetzen und Vorschriften erteilt jede Vertragspartei den in Absatz (1) dieses Artikels genannten Vertretern und Mitarbeitern so bald wie möglich die erforderlichen Arbeitserlaubnisse, nationalen Arbeitsvisa, Aufenthaltserlaubnisse oder ggf. andere ähnliche Dokumente, wenn alle Bedingungen erfüllt sind.

e) Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um die ordnungsgemäße Ausübung der Tätigkeiten der Vertretung der von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Fluggesellschaften sicherzustellen.

2. Verkauf, Umtausch und Transfer von Geldern und Einnahmen

a) Jede Fluggesellschaft jeder Vertragspartei kann nach Maßgabe der nationalen Rechtsvorschriften den Verkauf von Luftverkehrsdienstleistungen und damit zusammenhängenden Dienstleistungen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei direkt und/oder nach Ermessen der Fluggesellschaft über ihre Handelsvertreter, andere von der Fluggesellschaft benannte Vermittler, über eine andere Fluggesellschaft oder über das Internet durchführen. Jede Fluggesellschaft ist berechtigt, diese Beförderungen und damit zusammenhängenden Dienstleistungen zu verkaufen, und es steht jeder Person frei, diese Beförderungen und Dienstleistungen in der Währung dieses Gebiets oder in frei konvertierbaren Währungen in Übereinstimmung mit den dortigen Währungsgesetzen zu erwerben.

b) Jede Fluggesellschaft hat das Recht, dortige Einnahmen nach den geltenden Rechtsvorschriften in frei konvertierbare Währungen umzurechnen und aus dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei in ihr Heimatgebiet oder in das Land oder die Länder ihrer Wahl zu überweisen. Die Umrechnung und Überweisung ist unverzüglich ohne Einschränkung und Besteuerung mit dem für die laufenden Geschäfte und die Überweisung geltenden aktuellen Wechselkurs von dem Tag, an dem der Beförderer den ersten Antrag auf Überweisung stellt, zu erlauben.

c) Den Fluggesellschaften jeder Vertragspartei ist es gestattet, dortige Ausgaben, einschließlich Flughafengebühren und Kraftstoffkäufe, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei in Landeswährung zu bezahlen. Die Fluggesellschaften jeder Vertragspartei können nach eigenem Ermessen diese Kosten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei in frei konvertierbaren Währungen in Übereinstimmung mit den dortigen Währungsgesetzen bezahlen.

3. Bodenabfertigung

Jede namhaft gemachte Fluggesellschaft ist berechtigt, ihre eigenen Bodenabfertigungsdienste („Selbstabfertigung“) im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zu erbringen oder diese Dienste ganz oder teilweise nach eigenem Ermessen an einen der zur Erbringung dieser Dienste im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zugelassenen Anbieter zu vergeben („Drittabfertigung“). Falls oder sofern die für die Bodenabfertigung im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei geltenden Gesetze und Vorschriften entweder die Freiheit der Vergabe dieser Dienstleistungen oder die Selbstabfertigung verhindern oder einschränken, wird jede namhaft gemachte Fluggesellschaft in Bezug auf ihren Zugang zu von einem oder mehreren Lieferanten erbrachten Selbstabfertigungs- und Bodenabfertigungsdiensten diskriminierungsfrei behandelt.

4. Leasing

Die namhaft gemachten Fluggesellschaften jeder Vertragspartei sind berechtigt, die vereinbarten Dienstleistungen auf den angegebenen Strecken mit von einem Unternehmen, einschließlich anderer Fluggesellschaften, gemieteten Luftfahrzeugen (oder Luftfahrzeugen und Besatzungen) zu erbringen, sofern sie von den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien die Erlaubnis erhalten haben, das Luftfahrzeug (oder Luftfahrzeug und Besatzung) auf dieser Grundlage zu nutzen.

5. Codesharing

Bei der Durchführung oder Vorhaltung von Dienstleistungen im Rahmen dieses Abkommens kann jede Fluggesellschaft einer Vertragspartei kooperative Vermarktungsvereinbarungen abschließen, wie z.B. Codesharing-Vereinbarungen, mit:

- a) jeder Fluggesellschaft oder Fluggesellschaften der Vertragsparteien; und
- b) jeder Fluggesellschaft oder Fluggesellschaften eines Drittlandes; und
- c) Anbietern von Land- und Seetransporten;

sofern (i) alle beteiligten Beförderer die erforderliche Befugnis haben und (ii) die Vereinbarungen die Vorschriften für Sicherheit und Wettbewerb erfüllen, die normalerweise für derartige Vereinbarungen gelten. In Bezug auf mit Codesharing verkaufte Personenbeförderung ist der Käufer am Verkaufsort, aber auf jeden Fall vor dem Einsteigen darüber zu informieren, welche Verkehrsunternehmen die einzelnen Teile der Dienstleistung erbringen werden.

6. Intermodaler Verkehr

Vorbehaltlich der Gesetze und Vorschriften jeder Vertragspartei ist es den namhaft gemachten Fluggesellschaften jeder Vertragspartei gestattet, im Zusammenhang mit

dem Luftverkehr jeden intermodalen Verkehr zu oder von jedem Punkt in den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien oder von Drittländern durchzuführen. Die Fluggesellschaften können wählen, ob sie ihren eigenen intermodalen Verkehr durchführen oder ihn durch Vereinbarungen, einschließlich Codesharing, mit anderen Verkehrsträgern erbringen. Diese intermodalen Dienste können als Durchgangsverkehr und zu einem einheitlichen Preis für den kombinierten Luft- und intermodalen Verkehr angeboten werden, sofern Fahrgäste und Verloader über die Anbieter des betreffenden Verkehrs informiert werden.

7. Wartung, Instandhaltung oder Reparatur von Luftfahrzeugen

Jede namhaft gemachte Fluggesellschaft hat das Recht, ihre eigene Wartung, Instandhaltung oder Reparatur von Luftfahrzeugen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei durchzuführen oder diese Dienstleistungen anderweitig ganz oder teilweise nach eigenem Ermessen an einen zur Erbringung dieser Dienstleistungen berechtigten und auf den jeweiligen Flughäfen zugelassenen Anbieter zu vergeben. Wartung und Mängelbeseitigung können auch für Fluggesellschaften durchgeführt werden, bei denen a) eine die Mehrheit an der anderen hält oder b) eine einzelne Gesellschaft die Mehrheit an jeder hält.

ARTIKEL 13

KAPAZITÄT UND FAIRER WETTBEWERB

1. Jede Vertragspartei gibt den namhaft gemachten Fluggesellschaften beider Vertragsparteien eine faire und gleiche Möglichkeit, bei der Erbringung des unter dieses Abkommen fallenden internationalen Luftverkehrs in Wettbewerb zu treten.

2. Jede Vertragspartei gestattet jeder namhaft gemachten Fluggesellschaft, die Häufigkeit und Kapazität des von ihr angebotenen internationalen Luftverkehrs auf der Grundlage kommerzieller Erwägungen auf dem Markt festzulegen. In Übereinstimmung mit diesem Recht darf keine der Vertragsparteien einseitig das Verkehrsaufkommen, die Häufigkeit oder Regelmäßigkeit des Verkehrs oder den oder die Flugzeugtypen, die von den von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Fluggesellschaften betrieben werden, beschränken, es sei denn, dies ist aus zollrechtlichen, technischen, betrieblichen oder ökologischen Gründen unter einheitlichen Bedingungen gemäß Artikel 15 des Abkommens erforderlich.

3. Von einer Vertragspartei namhaft gemachte Fluggesellschaften können verpflichtet werden, ihre Flugpläne mindestens dreißig (30) Tage vor dem geplanten Einführungsdatum der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei zur Genehmigung vorzulegen. Das gleiche Verfahren gilt für eine Änderung dieser.

In besonderen Fällen kann diese Frist mit der Zustimmung der betreffenden Behörden verkürzt werden.

4. Keine der Vertragsparteien gestattet es ihrer namhaft gemachten Fluggesellschaft oder ihren namhaft gemachten Fluggesellschaften, weder in Verbindung mit einer anderen Fluggesellschaft oder anderen Fluggesellschaften noch getrennt, die Marktmacht in einer Weise zu missbrauchen, die eine starke Schwächung eines

Wettbewerbers oder den Ausschluss eines Wettbewerbers von einer Strecke bewirkt hat oder wahrscheinlich bewirken wird oder soll.

5. Keine der Vertragsparteien darf staatliche Subventionen oder Unterstützung für oder an ihre namhaft gemachte(n) Fluggesellschaft(en) in einer Weise gewähren oder zulassen, die die fairen und gleichen Chancen der Fluggesellschaften der anderen Vertragspartei zum Wettbewerb bei der Erbringung internationalen Luftverkehrsleistungen beeinträchtigen würde.

6. Gewährt eine Vertragspartei einer namhaft gemachten Fluggesellschaft staatliche Subventionen oder Unterstützung für im Rahmen dieses Abkommens erbrachte Dienstleistungen, muss sie von dieser Fluggesellschaft verlangen, dass sie die Subventionen oder Unterstützung in ihren Büchern eindeutig und getrennt ausweist.

7. Wenn eine Vertragspartei begründete Bedenken hat, dass ihre namhaft gemachten Fluggesellschaften diskriminiert oder unlauteren Praktiken ausgesetzt sind oder dass eine von der anderen Vertragspartei in Betracht gezogene oder gewährte Subvention oder Unterstützung die fairen und gleichen Wettbewerbschancen der Fluggesellschaften der ersten Vertragspartei im internationalen Luftverkehr beeinträchtigen würde oder beeinträchtigt, kann die Luftfahrtbehörde dieser Vertragspartei sofortige Beratungen mit der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei verlangen. Diese Beratungen beginnen innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Eingang eines solchen Antrags einer der Vertragsparteien. Wenn innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Beginn dieser Beratungen keine zufriedenstellende Einigung erzielt wird, begründet dies die Aussetzung der Ausübung der in Artikel 2 (Gewährung von Rechten) dieses Abkommens genannten Rechte durch die von der anderen Vertragspartei namhaft gemachte Fluggesellschaft oder den Widerruf der Betriebsgenehmigung oder die Auferlegung von Bedingungen, die sie für die Ausübung dieser Rechte für erforderlich hält.

ARTIKEL 14

FLUGSICHERHEIT

1. Jede Vertragspartei kann jederzeit Beratungen über von der anderen Vertragspartei beschlossene Sicherheitsstandards in allen Bereichen im Zusammenhang mit Besatzungen, Luftfahrzeugen oder deren Betrieb verlangen. Diese Beratungen finden innerhalb von dreißig (30) Tagen nach dem entsprechenden Antrag statt.

2. Stellt eine Vertragspartei nach diesen Beratungen fest, dass die andere Vertragspartei den zu diesem Zeitpunkt gemäß dem Abkommen festgelegten Mindeststandards entsprechende Sicherheitsstandards in einem solchen Bereich nicht wirksam aufrecht erhält und anwendet, setzt die erste Vertragspartei die andere Vertragspartei von diesen Feststellungen und den als notwendig erachteten Maßnahmen zur Einhaltung dieser Mindeststandards in Kenntnis und die andere Vertragspartei muss geeignete Abhilfemaßnahmen ergreifen. Versäumt es die andere Vertragspartei, innerhalb von fünfzehn (15) Tagen oder einer gegebenenfalls vereinbarten längeren Frist geeignete Maßnahmen zu ergreifen, begründet dies die Anwendung von Artikel 4 Absatz (1) (Widerruf und Aussetzung der Bewilligung) dieses Abkommens.

3. Unbeschadet der in Artikel 33 des Abkommens genannten Verpflichtungen wird vereinbart, dass jedes von den namhaft gemachten Fluggesellschaften einer Vertragspartei betriebene Luftfahrzeug, das auf Flügen in das oder aus dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingesetzt wird, während es sich im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei befindet, von den bevollmächtigten Vertretern der anderen Vertragspartei an Bord und um das Luftfahrzeug herum einer Kontrolle unterzogen werden kann, um sowohl die Gültigkeit der Luftfahrtdokumente und derjenigen ihrer Besatzung als auch den augenscheinlichen Zustand des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung zu überprüfen (in diesem Artikel als

„Vorfeldinspektion“ bezeichnet), sofern dies nicht zu einer unangemessenen Verzögerung führt.

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

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

b) ernsthaften Bedenken, dass es an einer wirksamen Aufrechterhaltung und Anwendung der zu diesem Zeitpunkt nach dem Abkommen festgelegten Sicherheitsstandards mangelt, kann die Vertragspartei, die die Inspektion durchführt, im Rahmen von Artikel 33 des Abkommens zu dem Schluss kommen, dass die Anforderungen, nach denen die Bescheinigung oder die Lizenzen für dieses Luftfahrzeug oder für die Besatzung dieses Luftfahrzeugs erteilt oder gültig wurden, oder die Anforderungen, nach denen dieses Luftfahrzeug betrieben wird, nicht den gemäß dem Abkommen festgelegten Mindeststandards oder strengeren entsprechen.

5. Wenn der Zugang für die Durchführung einer Vorfeldinspektion eines von oder im Namen der Fluggesellschaft oder der Fluggesellschaften einer Vertragspartei betriebenen Luftfahrzeugs gemäß Absatz (3) dieses Artikels von einem Vertreter dieser Fluggesellschaft oder Fluggesellschaften verweigert wird, steht es der anderen Vertragspartei frei daraus zu schließen, dass schwerwiegende Bedenken der in Absatz (4) dieses Artikels genannten Art gegeben sind, und die in diesem Absatz beschriebenen Schlussfolgerungen zu ziehen.

6. Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebsgenehmigung einer Fluggesellschaft oder von Fluggesellschaften der anderen Vertragspartei unverzüglich auszusetzen oder zu ändern, wenn die erste Vertragspartei zu dem Schluss kommt, dass sofortige Maßnahmen für die Sicherheit des Flugbetriebs unerlässlich sind, sei es infolge einer Vorfeldinspektion, einer Reihe von Vorfeldinspektionen, einer Zugangsverweigerung für Vorfeldinspektionen, Beratungen oder auf andere Weise.

7. Jede Handlung einer Vertragspartei nach Absatz (2) oder (6) ist einzustellen, sobald die Grundlage für die Durchführung dieser Handlung entfällt.

8. Wenn die Republik Österreich eine Fluggesellschaft namhaft gemacht hat, deren behördliche Aufsicht von einem Mitgliedsstaat der Europäischen Union ausgeübt und aufrecht erhalten wird, gelten die Rechte der anderen Vertragspartei nach diesem Artikel gleichermaßen für die Annahme, Ausübung oder Aufrechterhaltung von Sicherheitsstandards durch diesen anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Union und für die Betriebserlaubnis dieser Fluggesellschaft.

ARTIKEL 15

LUFTSICHERHEIT

1. In Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht bekräftigen die Vertragsparteien, dass ihre gegenseitige Verpflichtung zum Schutz der Sicherheit der Zivilluftfahrt vor rechtswidrigen Eingriffen Bestandteil dieses Abkommens ist.

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

a) des am 14. September 1963 in Tokio unterzeichneten Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen;

b) des am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Abkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen;

c) des am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Abkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt;

d) des am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichneten Protokolls zur Bekämpfung widerrechtlicher Gewalttaten an Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen;

e) des am 1. März 1991 in Montreal unterzeichneten Abkommens über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zweck des Aufspürens und jedes anderen multilateralen Abkommens über die Luftsicherheit, das für beide Vertragsparteien verbindlich ist.

3. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegten und als Anlagen zu dem Abkommen bezeichneten Luftsicherheitsbestimmungen, soweit diese Sicherheitsbestimmungen für die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, dass die Betreiber von Luftfahrzeugen ihres Registers oder von Luftfahrzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ständigen Aufenthalt im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien haben, oder im Fall der Republik Österreich, Betreiber von Luftfahrzeugen, die in ihrem Hoheitsgebiet aufgrund der EU-Verträge niedergelassen sind und über gültige Betriebsgenehmigungen in Übereinstimmung mit dem Recht der Europäischen Union verfügen, und die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet in Übereinstimmung mit diesen Luftsicherheitsbestimmungen handeln.

4. Die Vertragsparteien leisten sich gegenseitig auf Ersuchen jede erforderliche Unterstützung, um widerrechtliche Inbesitznahmen von Zivilluftfahrzeugen und andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, Flughäfen und Flugsicherungseinrichtungen sowie jede andere Bedrohung für die Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

5. Jede Vertragspartei stimmt zu, dass ihre Flugzeugbetreiber verpflichtet sind, bei Abflug aus dem oder während des Aufenthalts im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei die Luftsicherheitsvorschriften gemäß dem in dem Land geltenden Recht, einschließlich im Falle der Republik Österreich, des Rechts der Europäischen Union zu beachten.

6. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Hoheitsgebiet vor und während des Einstiegs oder Ladens wirksam geeignete Maßnahmen zum Schutz des Luftfahrzeugs und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzung und Handgepäck sowie zur Durchführung angemessener Sicherheitskontrollen von Gepäck, Fracht, Post und Bordvorräten getroffen werden.

7. Jede Vertragspartei wird auch jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um angemessene besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Bewältigung einer besonderen Bedrohung wohlwollend prüfen.

8. Bei einem Vorfall oder einem drohenden Vorfall der widerrechtlichen Inbesitznahme von Zivilflugzeugen oder anderer widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit solcher Flugzeuge, ihrer Passagiere und Besatzungen, Flughäfen oder Flugsicherungseinrichtungen unterstützen sich die Vertragsparteien gegenseitig, indem sie die Kommunikation erleichtern und andere geeignete Maßnahmen ergreifen, um diesen Vorfall oder diese Bedrohung schnell und sicher zu beenden.

9. Wenn eine Vertragspartei begründeten Anlass zu der Annahme hat, dass die andere Vertragspartei von den Luftsicherheitsbestimmungen dieses Artikels abgewichen ist, kann die Luftfahrtbehörde dieser Vertragspartei sofortige Beratungen mit der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei verlangen. Diese Beratungen beginnen innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Eingang einer solchen Aufforderung einer der Vertragsparteien. Wenn innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach dem Datum dieser Beratungen keine zufriedenstellende Einigung erzielt wird, ist dies ein Grund für die Anwendung von Artikel 4 Absatz (1) dieses Abkommens (Widerruf und Aussetzung

der Bewilligung). Wenn ein dringender Notfall es erfordert, kann jede der Vertragsparteien vor Ablauf einer Monatsfrist einstweilige Maßnahmen ergreifen.

ARTIKEL 16

BEREITSTELLUNG VON STATISTIKEN

Vorbehaltlich der Gesetze und Vorschriften jeder Vertragspartei übermittelt die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Verlangen die Statistiken, die nach vernünftigem Ermessen zu Informationszwecken angefordert werden können.

ARTIKEL 17

BERATUNGEN

1. Auf Ersuchen einer der Vertragsparteien beraten sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien von Zeit zu Zeit, um eine enge Zusammenarbeit in allen Fragen in Bezug auf die Auslegung und Anwendung dieses Abkommens sicherzustellen.
2. Diese Beratungen beginnen innerhalb von sechzig (60) Tagen ab dem Tag der Aufforderung einer Vertragspartei.

ARTIKEL 18

ÄNDERUNGEN

1. Wenn es eine der Vertragsparteien für wünschenswert hält, eine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, kann sie jederzeit Beratungen mit der anderen Vertragspartei fordern. Diese Beratungen (die durch Gespräche zwischen den Luftfahrtbehörden vorbereitet werden können) beginnen innerhalb von sechzig (60) Tagen ab dem Datum der Anfrage, außer beide Vertragsparteien vereinbaren eine Verlängerung dieser Frist.

2. So vereinbarte Änderungen werden von jeder Vertragspartei genehmigt und treten in Kraft am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Monat, in dem sich die beiden Vertragsparteien durch einen Austausch diplomatischer Noten gegenseitig darüber informiert haben, dass die Voraussetzungen für ihr Inkrafttreten nach ihren jeweiligen Rechtsverfahren erfüllt sind.

3. Änderungen des Anhangs dieses Abkommens können direkt zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden und treten nach Bestätigung durch einen Austausch diplomatischer Noten in Kraft.

ARTIKEL 19

BEILEGUNG VON STREITIGKEITEN

1. Wenn es zwischen den Vertragsparteien zu Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens kommt, sind die Vertragsparteien zunächst bestrebt, diese durch Verhandlungen beizulegen.

2. Wenn die Vertragsparteien keine Einigung auf dem Verhandlungsweg erzielen, können sie vereinbaren, die Streitigkeit zur Entscheidung an einen Schiedsrichter zu verweisen, oder die Streitigkeit kann auf Antrag einer der Vertragsparteien einem Gericht mit drei Schiedsrichtern zur Entscheidung vorgelegt werden, wobei je einer von jeder Vertragspartei und der dritte von den beiden zu benennen ist.

3. Jede der Vertragsparteien benennt innerhalb von sechzig (60) Tagen nach dem Erhalt einer Mitteilung durch eine der Vertragsparteien von der anderen Vertragspartei auf diplomatischem Weg zur Beantragung eines Schiedsverfahrens über die Streitigkeit einen Schiedsrichter und der dritte Schiedsrichter wird innerhalb einer weiteren Frist von sechzig (60) Tagen ernannt.

4. Wenn eine der Vertragsparteien innerhalb der festgesetzten Frist keinen Schiedsrichter benennt oder wenn der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der festgesetzten Frist benannt wird, kann der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation von einer der Vertragsparteien aufgefordert werden, je nach Bedarf einen oder mehrere Schiedsrichter zu bestellen. In diesem Fall ist der dritte Schiedsrichter Staatsangehöriger eines Drittstaates und fungiert als Vorsitzender des Gerichts und bestimmt den Ort, an dem das Schiedsverfahren stattfinden soll. Wenn der Vorsitzende der Ansicht ist, dass er Staatsangehöriger eines Staates ist, der in Bezug auf die Streitigkeit nicht als neutral angesehen werden kann, nimmt der ranghöchste stellvertretende Vorsitzende, der nicht aus diesem Grund disqualifiziert

ist, die Ernennungen vor. Das Schiedsgericht fasst seinen Beschluss mit der Mehrheit der Stimmen.

5. Die Vertragsparteien verpflichten sich, sich an jeden Beschluss nach Absatz (2) dieses Artikels zu halten.

6. Falls und sofern eine der Vertragsparteien einem Beschluss nach Absatz (2) dieses Artikels nicht nachkommt, kann die andere Vertragspartei alle Rechte oder Vorrechte, die sie der in Verzug befindlichen Vertragspartei oder einer namhaft gemachten in Verzug befindlichen Fluggesellschaft aufgrund dieses Abkommens gewährt hat, einschränken, aussetzen oder widerrufen.

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

ARTIKEL 20

KÜNDIGUNG

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich auf diplomatischem Weg ihren Entschluss zur Kündigung dieses Abkommens mitteilen. Diese Mitteilung ist gleichzeitig an die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation zu richten.

2. In diesem Fall endet das Abkommen zwölf (12) Monate nach dem Eingang der Mitteilung bei der anderen Vertragspartei, außer die Kündigung wird vor Ablauf dieser Frist einvernehmlich zurückgenommen. Wenn keine Empfangsbestätigung der

anderen Vertragspartei erfolgt, gilt die Mitteilung als vierzehn (14) Tage nach Eingang der Mitteilung bei der Internationalen Zivillufffahrt-Organisation als eingegangen.

ARTIKEL 21

REGISTRIERUNG

Dieses Abkommen und seine Änderungen werden bei der Internationalen Zivillufffahrt-Organisation registriert.

ARTIKEL 22
INKRAFTTRETEN

Dieses Abkommen tritt in Kraft am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Monat, in dem die beiden Vertragsparteien sich gegenseitig durch einen Austausch diplomatischer Noten mitgeteilt haben, dass die Voraussetzungen für sein Inkrafttreten nach ihren jeweiligen Rechtsverfahren erfüllt sind.

Zu Urkund dessen haben die von den jeweiligen Regierungen dazu ordnungsgemäß ermächtigten unterzeichneten Bevollmächtigten diese Vereinbarung unterzeichnet.

Ausgefertigt in zweifacher Ausführung in am heutigen in deutscher und englischer Sprache, wobei alle Texte in gleicher Weise authentisch sind. Im Falle von Abweichungen bei der Auslegung von Bestimmungen dieses Abkommens ist der englische Text maßgebend.

**FÜR DIE ÖSTERREICHISCHE
BUNDESREGIERUNG**

**FÜR DIE REGIERUNG DER
VOLKSREPUBLIK BANGLADESCH**

ANHANG

Abschnitt I:

A. Die von der Republik Österreich namhaft gemachte(n) Fluggesellschaft(en) ist (sind) berechtigt, Linienflüge in beide Richtungen auf den nachfolgend genannten Strecken durchzuführen:

Ausgangspunkte:	Zwischenpunkte:	Zielpunkte:	Punkte darüber hinaus:
Punkte in Österreich	Beliebige Punkte	Punkte in Bangladesch	Beliebige Punkte

B. Die von Bangladesch namhaft gemachte(n) Fluggesellschaft(en) ist (sind) berechtigt, Linienflüge in beide Richtungen auf den nachstehend genannten Strecken durchzuführen:

Ausgangspunkte:	Zwischenpunkte:	Zielpunkte:	Punkte darüber hinaus:
Punkte in Bangladesch	Beliebige Punkte	Punkte in Österreich	Beliebige Punkte

Abschnitt II:

Alle Zwischenpunkte und darüberhinausgehenden Punkte können von der/den namhaft gemachten Fluggesellschaft(en) jeder Vertragspartei ohne Ausübung der Verkehrsrechte der fünften Freiheit bedient werden.

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

Abschnitt III:

Die Fluggesellschaften beider Vertragsparteien können auf jedem oder allen Flügen und nach ihrer Wahl:

- a)** Flüge in eine oder beide Richtungen durchführen;
- b)** verschiedene Flugnummern im Rahmen eines Flugzeugbetriebs kombinieren;
- c)** Zwischenpunkte und darüberhinausgehende Punkte wie in Abschnitt I dieses Anhangs angegeben sowie Punkte im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien in beliebiger Kombination und Reihenfolge anfliegen
- d)** Landungen an jedem Punkt oder allen Punkten auslassen;
- e)** Verkehr von einem ihrer Flugzeuge an einem beliebigen Punkt auf ein anderes ihrer Flugzeuge übertragen;
- f)** Zwischenlandungen an beliebigen Punkten innerhalb oder außerhalb des Hoheitsgebiets einer der Vertragsparteien vornehmen;
- g)** Transitverkehr durch das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei durchführen; und
- h)** Verkehr in demselben Luftfahrzeug bündeln, egal woher dieser Verkehr kommt.