

## **LUFTVERKEHRSABKOMMEN**

### **ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG UND DER REGIERUNG DER REPUBLIK TOGO**

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung der Republik Togo, im folgenden als "Vertragsparteien" bezeichnet, sind als Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt;

in dem Wunsch, den internationalen Luftverkehr in sicherer und geordneter Weise zu organisieren und die internationale Zusammenarbeit im Bereich dieses Verkehrs in größtmöglichem Umfang zu fördern; und

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

wie folgt übereingekommen:

Artikel 1 Begriffsbestimmungen

Artikel 2 Einräumung von Rechten

Artikel 3 Benennung und Widerruf

Artikel 4 Anwendbarkeit von Gesetzen und Verordnungen

Artikel 5 Befreiung von Zöllen und anderen Abgaben

Artikel 6 Besteuerung

Artikel 7 Nutzungsentgelte

Artikel 8 Verkehr im direkten Transit

Artikel 9 Anerkennung von Bescheinigungen und Lizenzen

Artikel 10 Preisgestaltung

Artikel 11 Kommerzielle Repräsentation und Möglichkeiten

Artikel 12 Kapazität und fairer Wettbewerb

Artikel 13 Flugsicherheit

Artikel 14 Sicherheit im Luftverkehr

Artikel 15 Soziale Aspekte

Artikel 16 Schutz der Umwelt

Artikel 17 Bereitstellung von Statistiken

Artikel 18 Konsultationen

Artikel 19 Änderungen

Artikel 20 Beilegung von Streitigkeiten

Artikel 21 Beendigung

Artikel 22 Eintragung

Artikel 23 Inkrafttreten

Anhang

## ARTIKEL 1

### BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Für die Zwecke dieses Abkommens bezeichnet

**a)** Der Begriff "Luftfahrtbehörden" im Falle des österreichischen Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und im Falle der Republik Togo das für die Zivilluftfahrt zuständige Ministerium, in beiden Fällen jede Person oder Stelle, die befugt ist, die derzeit von den genannten Behörden ausgeübten Funktionen oder ähnliche Funktionen wahrzunehmen;

**b)** Der Begriff "vereinbarte Dienste" den internationalen Linienflugverkehr auf den im Anhang zu diesem Abkommen genannten Strecken für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post, getrennt oder in Verbindung miteinander, entsprechend den vereinbarten Kapazitätsansprüchen;

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

**d)** Der Begriff "Anhang" den Anhang zu diesem Übereinkommen in seiner geänderten Fassung. Der Anhang ist Bestandteil des Abkommens, und alle Bezugnahmen auf das Abkommen schließen die Bezugnahme auf den Anhang ein, sofern nichts anderes bestimmt ist;

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

dieses Luftfahrzeug in einem bestimmten Zeitraum auf einer Strecke oder einem Streckenabschnitt eingesetzt wird;

**f)** Die Begriffe "Luftverkehrsdienst", "internationaler Luftverkehrsdienst", "Luftfahrtunternehmen" und "Zwischenlandung für verkehrsfremde Zwecke" wie in Artikel 96 des Übereinkommens festgelegt;

**g)** Der Ausdruck "benanntes Luftfahrtunternehmen" jedes Luftfahrtunternehmen, das gemäß Artikel 3 dieses Abkommens benannt und zugelassen wurde;

**h)** Der Begriff "intermodaler Verkehr" die öffentliche Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post mit Luftfahrzeugen und einem oder mehreren Landverkehrsträgern, getrennt oder in Kombination, gegen Entgelt oder Miete;

**i)** Der Begriff "Preis":

(i) "Flugpreise", die an Luftfahrtunternehmen oder ihre Agenten oder andere Verkäufer von Flugscheinen für die Beförderung von Fluggästen und Gepäck im Luftverkehr zu zahlen sind, sowie alle Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich des Entgelts und der Bedingungen, die für Agenturen und andere Hilfsdienste angeboten werden, und

(ii) "Luftfrachtraten", die für die Beförderung von Post und Fracht zu zahlen sind, und die Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich des Entgelts und der Bedingungen, die Agenturen und anderen Hilfsdiensten angeboten werden.

Diese Begriffsbestimmung umfasst gegebenenfalls die Beförderung auf dem Landweg in Verbindung mit dem internationalen Luftverkehr und die Bedingungen, unter denen sie angewendet werden;

**j)** Der Begriff "Selbstabfertigung" eine Situation, in der der Flughafennutzer eine oder mehrere Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten unmittelbar für sich selbst erbringt und keinen wie auch immer gearteten Vertrag mit einem Dritten über die Erbringung

dieser Dienste abschließt; im Sinne dieser Begriffsbestimmung gelten Flughafennutzer untereinander nicht als Dritte, wenn:

- a) der eine die Mehrheit an dem anderen hält oder
- b) ein einziges Gremium eine Mehrheitsbeteiligung an jeder Strecke hält;

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

**l)** Der Begriff "staatliche Subvention oder Unterstützung" die Bereitstellung von Unterstützung auf diskriminierender Grundlage für ein benanntes Luftfahrtunternehmen, direkt oder indirekt, durch den Staat oder durch eine vom Staat benannte oder kontrollierte öffentliche oder private Einrichtung. Ohne Einschränkung kann es sich dabei um 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 verwendeter öffentlicher Mittel, Steuerbefreiungen, Ausgleichszahlungen für von den Behörden auferlegte finanzielle Belastungen oder diskriminierenden Zugang zu Flughafeneinrichtungen, Treibstoffen oder anderen für den normalen Betrieb von Luftverkehrsdiensten erforderlichen angemessenen Einrichtungen handeln;

**m)** Der Begriff "Gebiet" wie in Artikel 2 des Übereinkommens zugewiesen;

**n)** Der Begriff "Benutzungsgebühren" eine Gebühr, die von Luftfahrtunternehmen für die Bereitstellung von Flughafeninfrastruktur, Flughafenumwelt-, Flugnavigations- oder Luftsicherheitseinrichtungen oder -diensten, einschließlich damit verbundener Dienste und Einrichtungen, erhoben wird;

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

**p)** Bezugnahmen in diesem Abkommen auf Luftfahrtunternehmen der Republik Österreich sind als Bezugnahmen auf die von der Republik Österreich benannten Luftfahrtunternehmen zu verstehen;

**q)** Bezugnahmen in diesem Übereinkommen 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;

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

**s)** Bezugnahmen in diesem Übereinkommen auf die "WAEMU-Mitgliedstaaten" sind als Bezugnahmen auf die Mitgliedstaaten der Westafrikanischen Wirtschafts- und Währungsunion zu verstehen.

## **ARTIKEL 2**

### **EINRÄUMUNG VON RECHTEN**

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

**2.** Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Abkommens haben die von jeder Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen bei der Durchführung der vereinbarten Dienste auf den festgelegten Strecken folgende Rechte:

**a)** das Recht, das Gebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen (Rechte der "ersten Freiheit"), und

**b)** das Recht, in seinem Hoheitsgebiet Kontrollen zu nicht verkehrsbezogenen Zwecken durchzuführen (Rechte der "zweiten Freiheit").

**c)** das Recht, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei an den im Anhang genannten Punkten anzuhalten, um Fluggäste, Gepäck, Fracht, einschließlich Post, die für einen oder mehrere Punkte im Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei bestimmt sind oder von dort kommen, einzeln oder zusammen an Bord zu nehmen und auszusteigen (Rechte der "dritten und vierten Freiheit").

**3.** Die Gewährung von Verkehrsrechten nach Absatz 2 umfasst nicht die Gewährung des Rechts, Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post zwischen Punkten im Gebiet der Vertragspartei, die die Rechte gewährt, und Punkten im Gebiet eines Drittlandes oder umgekehrt zu befördern ("Rechte der fünften Freiheit"). Verkehrsrechte der fünften Freiheit werden nur auf der Grundlage einer Genehmigung der Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien gemäß dem Anhang gewährt.

**4.** Absatz 2 ist nicht so zu verstehen, dass den von einer Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmen das Vorrecht eingeräumt wird, im Gebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck und Fracht einschließlich Post gegen Entgelt oder Miete an Bord zu nehmen, die für einen anderen Ort im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind ("Kabotage").

### **ARTIKEL 3**

#### **BENENNUNG UND WIDERRUF**

**1.** Jede Vertragspartei hat das Recht, der anderen Vertragspartei schriftlich ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen für die Durchführung der vereinbarten Dienste auf den festgelegten Strecken zu benennen und die Benennung eines Luftfahrtunternehmens

zu widerrufen oder ein zuvor benanntes Luftfahrtunternehmen durch ein anderes zu ersetzen.

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

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

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

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

**(i)** es ist im Hoheitsgebiet der Republik Österreich gemäß den EU-Verträgen niedergelassen und verfügt über eine gültige Betriebsgenehmigung gemäß dem Recht der Europäischen Union; und

**(ii)** der für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige Mitgliedstaat der Europäischen Union eine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen ausübt und aufrechterhält und die zuständige Luftfahrtbehörde in der Bezeichnung eindeutig angegeben ist, und

**(iii)** das Luftfahrtunternehmen sich unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedstaaten der

Europäischen Union oder von Staaten der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder von Staatsangehörigen dieser Staaten befindet und tatsächlich von diesen kontrolliert wird.

**(b)** Im Falle eines von der Republik Togo benannten Luftfahrtunternehmens:

- (i)** das Luftfahrtunternehmen seinen Sitz im Hoheitsgebiet Togos hat und über eine gültige Betriebsgenehmigung gemäß den Rechtsvorschriften der WAEMU verfügt und
- (ii)** der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige WAEMU-Mitgliedstaat in Übereinstimmung mit den einschlägigen Anhängen (insbesondere den Anhängen 1, 6 und 8) des Abkommens eine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen ausübt und aufrechterhält und die zuständige Luftfahrtbehörde in der Bezeichnung eindeutig angegeben ist und
- (iii)** das Luftfahrtunternehmen sich unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von WAEMU-Mitgliedstaaten und/oder Staatsangehörigen von WAEMU-Mitgliedstaaten befindet und tatsächlich von diesen kontrolliert wird.

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

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

- (i) nicht im Hoheitsgebiet der Republik Österreich im Sinne der EU-Verträge niedergelassen ist oder nicht über eine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union verfügt; oder
  - (ii) der für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige Mitgliedstaat der Europäischen Union keine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen ausübt oder aufrechterhält oder die zuständige Luftfahrtbehörde in der Bezeichnung nicht eindeutig angegeben ist, oder
  - (iii) das Luftfahrtunternehmen sich nicht unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder von Staatsangehörigen dieser Staaten befindet oder von diesen tatsächlich kontrolliert wird.
- (b)** Im Falle eines von der Republik Togo benannten Luftfahrtunternehmens:
- (i) das Luftfahrtunternehmen nicht im Hoheitsgebiet Togos niedergelassen ist oder nicht über eine gültige Betriebsgenehmigung gemäß den Rechtsvorschriften der WAEMU verfügt, oder
  - (ii) der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige WAEMU-Mitgliedstaat keine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen gemäß den einschlägigen Anhängen (insbesondere den Anhängen 1, 6 und 8) des Übereinkommens ausübt oder aufrechterhält oder die zuständige Luftfahrtbehörde in der Bezeichnung nicht eindeutig angegeben ist, oder

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

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

**7.** Sofern nicht ein sofortiges Eingreifen unerlässlich ist, um einen Verstoß gegen die oben genannten Gesetze und Vorschriften zu verhindern, oder sofern nicht der lautere Wettbewerb, die Sicherheit oder die Gefahrenabwehr ein Eingreifen gemäß Artikel 12 (Kapazität und lauterer Wettbewerb), Artikel 13 (Flugsicherheit) oder Artikel 14 (Sicherheit im Luftverkehr) erfordern, werden die in Absatz 1 des vorliegenden Artikels aufgeführten Rechte erst nach Konsultationen zwischen den Luftfahrtbehörden gemäß Artikel 18 (Konsultationen) dieses Abkommens ausgeübt.

## **ARTIKEL 4**

### **ANWENDBARKEIT VON GESETZEN UND VORSCHRIFTEN**

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

**2.** Die Gesetze und sonstigen Vorschriften einer Vertragspartei über die Einreise in ihr Gebiet, den Aufenthalt dort und die Ausreise von Fluggästen, Besatzungen, Fracht oder Post, wie z. B. Einreise-, Ausreise-, Auswanderungs-, Einwanderungs-, Zoll-, Gesundheits- und Quarantänenvorschriften, gelten für Fluggäste, Besatzungen, Fracht und Post, die mit Luftfahrzeugen der von der anderen Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmen befördert werden, solange sie sich in deren Gebiet befinden.

**3.** Jede Vertragspartei gestattet den benannten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei, in ihrem Gebiet Maßnahmen zu ergreifen (z. B. den Einsatz von Dokumentenspezialisten), um sicherzustellen, dass nur Personen befördert werden, die die erforderlichen Voraussetzungen für die Einreise in das Gebiet der anderen Vertragspartei oder die Durchreise durch dieses Gebiet erfüllen und im Besitz der erforderlichen Reisedokumente sind.

**4.** Jede Vertragspartei lässt eine Person, die sich vor der Einschiffung in ihrem Hoheitsgebiet aufgehalten hat und die am Zielflughafen für unzulässig befunden und der die Einreise verweigert wurde, zu Prüfungszwecken in ihr Hoheitsgebiet zurück. Ist eine Person, die für unzulässig befunden worden ist, nicht oder nicht mehr im Besitz ihrer Reisedokumente oder sind ihre Reisedokumente vernichtet worden, so erkennt eine Vertragspartei stattdessen ein von den Behörden der anderen Vertragspartei

ausgestelltes Dokument an, das die Umstände der Einschiffung und der Ankunft bescheinigt.

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

## **ARTIKEL 5**

### **BEFREIUNG VON ZÖLLEN UND ANDEREN ABGABEN**

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

**2.** Darüber hinaus sind von denselben Zöllen und Steuern, mit Ausnahme der der erbrachten Leistung entsprechenden Gebühren, auch die folgenden Güter befreit:

**(a)** Luftfahrzeugvorräte, die im Gebiet einer Vertragspartei innerhalb der von den zuständigen Behörden dieser Vertragspartei festgelegten Grenzen an Bord genommen werden und zur Verwendung an Bord des auf einer bestimmten Strecke der anderen Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeugs bestimmt sind;

**(b)** Ersatzteile, die in das Gebiet einer Vertragspartei für die Wartung 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, die zur Versorgung von Luftfahrzeugen bestimmt sind, die auf einer bestimmten Strecke von der (den) benannten Fluggesellschaft(en) der anderen Vertragspartei betrieben werden, auch wenn diese Lieferungen für den Teil der Reise verwendet werden, der über dem Gebiet der Vertragspartei liegt, in der sie an Bord genommen werden.

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

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

## **ARTIKEL 6**

### **BESTEUERUNG**

- 1.** Gewinne aus dem Betrieb von Luftfahrzeugen im internationalen Verkehr können nur in dem Gebiet der Vertragspartei besteuert werden, in dem sich der Ort der tatsächlichen Geschäftsleitung des Unternehmens befindet.
  
- 2.** Kapital, das durch im internationalen Verkehr betriebene Luftfahrzeuge und durch bewegliches Vermögen, das zum Betrieb dieser Luftfahrzeuge gehört, repräsentiert wird, kann nur im Gebiet der Vertragspartei besteuert werden, in der sich der Ort der tatsächlichen Geschäftsleitung des Unternehmens befindet.
  
- 3.** Besteht zwischen den Vertragsparteien ein besonderes Abkommen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen, so sind die Bestimmungen dieses Abkommens maßgebend.

## ARTIKEL 7

### NUTZUNGSENTGELT

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

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

ermöglichen. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass die zuständigen Gebühren erhebenden Behörden oder Stellen die Benutzer mit einer angemessenen Frist über Vorschläge zur Änderung der Benutzungsgebühren unterrichten, um diesen Behörden die Möglichkeit zu geben, die von den Benutzern geäußerten Ansichten zu berücksichtigen, bevor Änderungen vorgenommen werden.

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

(a) sie es unterlässt, innerhalb einer angemessenen Frist eine Überprüfung der von der anderen Vertragspartei beanstandeten Gebühr oder Praxis vorzunehmen, oder

(b) sie nach einer solchen Überprüfung nicht alle in ihrer Macht stehenden Schritte unternimmt, um eine mit diesem Artikel unvereinbare Abgabe oder Praxis abzustellen.

## **ARTIKEL 8**

### **VERKEHR IM DIREKTEN TRANSIT**

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

## **ARTIKEL 9**

### **ANERKENNUNG VON BESCHEINIGUNGEN UND LIZENZEN**

1. Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Lizenzen, die in Übereinstimmung mit den Gesetzen und Vorschriften einer Vertragspartei, im Falle der Republik Österreich auch mit den Gesetzen und Vorschriften der Europäischen Union, ausgestellt oder für gültig erklärt wurden und noch nicht abgelaufen sind, werden von der anderen Vertragspartei für die Durchführung der vereinbarten Dienste als gültig anerkannt, vorausgesetzt, dass diese Zeugnisse oder Lizenzen ausgestellt oder für gültig erklärt wurden und den im Rahmen des Abkommens von Chicago festgelegten Mindeststandards entsprechen oder darüber hinausgehen.
2. Absatz 1 gilt auch für ein von der Republik Österreich benanntes Luftfahrtunternehmen, dessen gesetzliche Kontrolle von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgeübt und aufrechterhalten wird.
3. Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Erlaubnissen, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei oder einem anderen Staat erteilt oder für gültig erklärt wurden, für Flüge über ihr eigenes Hoheitsgebiet zu verweigern.

## **ARTIKEL 10**

### **PREISE**

1. Jede Vertragspartei lässt zu, dass die Preise für Linienflugdienste von jedem Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage kommerzieller Erwägungen auf dem Markt festgelegt werden. Die Intervention der Vertragsparteien ist auf folgende Punkte beschränkt:

- a) Verhinderung von unangemessen diskriminierenden Preisen oder Praktiken;
- b) Schutz der Verbraucher vor unangemessen hohen oder restriktiven Preisen, die auf den Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung oder auf abgestimmte Verhaltensweisen von Luftfahrtunternehmen zurückzuführen sind, und
- c) Schutz der Luftfahrtunternehmen vor künstlich niedrigen Preisen aufgrund direkter oder indirekter staatlicher Subventionen oder Beihilfen.

2. Die Preise für den internationalen Linienflugverkehr zwischen den Gebieten der Vertragsparteien müssen nicht hinterlegt werden. Ungeachtet dessen gewähren die Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien auf Anfrage weiterhin sofortigen Zugang zu Informationen über bisherige, bestehende und vorgeschlagene Preise in einer für diese Luftfahrtbehörden annehmbaren Weise und Form.

## **ARTIKEL 11**

### **HANDELSVERTRETUNG UND MÖGLICHKEITEN**

#### **1. Vertretung von Luftfahrtunternehmen**

Den von jeder Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen ist es gestattet:

- a) im Gebiet der anderen Vertragspartei Büros zur Förderung des Luftverkehrs und zum Verkauf von Flugscheinen sowie - in Übereinstimmung mit der Gesetzgebung der anderen Vertragspartei - andere für die Durchführung des Luftverkehrs erforderliche Einrichtungen zu errichten;
- b) im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei - in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften der anderen Vertragspartei über die Einreise, den Aufenthalt und die Beschäftigung - das für die Erbringung von Luftverkehrsleistungen erforderliche

Führungs-, Verkaufs-, technische, betriebliche und sonstige Fachpersonal einzuführen und zu unterhalten;

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

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

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

## **2. Verkauf, Umwandlung und Transfer von Geldern und Erträgen**

a) Jedes Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei kann den Verkauf von Luftverkehrsdiensten und damit zusammenhängenden Dienstleistungen im Gebiet der anderen Vertragspartei unmittelbar und/oder nach Ermessen des Luftfahrtunternehmens über seine Verkaufsagenten, andere von dem Luftfahrtunternehmen benannte Vermittler, über ein anderes Luftfahrtunternehmen oder über das Internet betreiben. Jedes Luftfahrtunternehmen hat das Recht, solche Beförderungen und damit zusammenhängende Dienstleistungen zu verkaufen, und es steht jeder Person frei, solche Beförderungen und Dienstleistungen in der Währung des

betreffenden Gebiets oder in frei konvertierbaren Währungen gemäß den örtlichen Währungsvorschriften zu kaufen.

**b)** Jedes Luftfahrtunternehmen hat das Recht, lokale Einnahmen aus dem Gebiet der anderen Vertragspartei in sein Heimatgebiet oder in das Land oder die Länder seiner Wahl gemäß den geltenden Rechtsvorschriften in frei konvertierbare Währungen umzurechnen und zu überweisen. Die Konvertierung und Überweisung ist unverzüglich und ohne diesbezügliche Beschränkungen oder Besteuerung zu dem offiziellen Wechselkurs zuzulassen, der für laufende Transaktionen und Überweisungen an dem Tag gilt, an dem das Luftfahrtunternehmen den ersten Antrag auf Überweisung stellt.

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

### **3. Bodenabfertigung**

Jedes benannte Luftfahrtunternehmen hat das Recht, seine eigenen Bodenabfertigungsdienste ("Selbstabfertigung") im Gebiet der anderen Vertragspartei zu erbringen oder diese Dienste ganz oder teilweise nach eigenem Ermessen mit einem der zur Erbringung solcher Dienste zugelassenen Dienstleister zu vergeben ("Fremdabfertigung"). Wenn oder solange die für die Bodenabfertigung im Gebiet einer Vertragspartei geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften die freie Vergabe dieser Dienste oder die Selbstabfertigung verhindern oder einschränken, wird jedes benannte Luftfahrtunternehmen hinsichtlich des Zugangs zur Selbstabfertigung und zu Bodenabfertigungsdiensten, die von einem oder mehreren Dienstleistern erbracht werden, diskriminierungsfrei behandelt.

#### **4. Leasing**

Die benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei haben das Recht, die vereinbarten Dienste auf den angegebenen Strecken unter Verwendung von Luftfahrzeugen (oder Luftfahrzeugen und Besatzungen), die von beliebigen Unternehmen, einschließlich anderen Luftfahrtunternehmen, geleast wurden, durchzuführen, sofern sie von den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien die Genehmigung erhalten haben, die Luftfahrzeuge (oder Luftfahrzeuge und Besatzungen) auf dieser Grundlage einzusetzen.

#### **5. Code Share**

Bei der Erbringung von Diensten im Rahmen dieses Abkommens kann jedes Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei kooperative Marketingvereinbarungen, wie Code-Sharing-Vereinbarungen, mit folgenden Unternehmen schließen

- (a) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien und
- (b) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen eines Drittstaates und
- (c) allen Anbietern von Land- oder Seeverkehrsdiensten;

unter der Voraussetzung, dass (i) alle beteiligten Luftfahrtunternehmen über die entsprechende Genehmigung verfügen und (ii) die Vereinbarungen den normalerweise für solche Vereinbarungen geltenden Anforderungen in Bezug auf Sicherheit und Wettbewerb entsprechen. Bei Personenbeförderungen, die im Rahmen von Code sharing verkauft werden, wird der Käufer am Verkaufsort oder in jedem Fall vor dem Einsteigen darüber informiert, welche Verkehrsunternehmen die einzelnen Abschnitte des Dienstes durchführen werden.

#### **6. Intermodaler Verkehr**

Vorbehaltlich der Gesetze und sonstigen Vorschriften jeder Vertragspartei ist es den benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei gestattet, in Verbindung mit dem

Luftverkehr intermodalen Verkehr nach oder von beliebigen Punkten in den Gebieten der Vertragsparteien oder in Drittländern durchzuführen. Die Luftfahrtunternehmen können sich dafür entscheiden, den intermodalen Verkehr selbst durchzuführen oder ihn durch Vereinbarungen, einschließlich Code-Sharing, mit anderen Verkehrsträgern zu erbringen. Solche intermodalen Dienste können als durchgehender Dienst und zu einem einzigen Preis für die kombinierte Beförderung im Luftverkehr und im intermodalen Verkehr angeboten werden, sofern Fluggäste und Verloader über die Anbieter der betreffenden Beförderung informiert werden.

## **7. Wartung, Instandhaltung oder Reparatur von Luftfahrzeugen**

Jedes benannte Luftfahrtunternehmen hat das Recht, die Wartung, Instandhaltung oder Instandsetzung von Luftfahrzeugen im Gebiet der anderen Vertragspartei selbst durchzuführen oder diese Leistungen ganz oder teilweise nach seiner Wahl an einen der für die Erbringung solcher Leistungen zugelassenen und auf den jeweiligen Flughäfen zugelassenen Anbieter zu vergeben. Wartung und Mängelbeseitigung können auch für Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden, an denen a) die eine Partei die Mehrheit der Anteile der anderen Partei hält oder b) eine einzige Stelle die Mehrheit der Anteile der beiden Parteien hält.

## **ARTIKEL 12**

### **KAPAZITÄT UND FAIRER WETTBEWERB**

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

2. Jede Vertragspartei gestattet jedem bezeichneten Luftfahrtunternehmen, die Häufigkeit und Kapazität des von ihm angebotenen internationalen Luftverkehrs auf der Grundlage kommerzieller Erwägungen auf dem Markt zu bestimmen. In

Übereinstimmung mit diesem Recht beschränkt keine Vertragspartei einseitig den Umfang des Verkehrs, die Häufigkeit oder Regelmäßigkeit des Dienstes oder den oder die Luftfahrzeugtyp(en), der/die von der anderen Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmen betrieben wird/werden, es sei denn, dies ist aus zollrechtlichen, technischen, betrieblichen, flugsicherungstechnischen, umwelt- oder gesundheitspolitischen Gründen erforderlich oder ist in diesem Abkommen anderweitig vorgesehen.

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

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

**5.** Keine Vertragspartei darf staatliche Subventionen oder Unterstützung für das oder die von ihr bezeichnete(n) Luftfahrtunternehmen in einer Weise gewähren oder zulassen, die die fairen und gleichen Chancen der Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei im Wettbewerb bei der Erbringung internationaler Luftverkehrsdienste beeinträchtigen würde.

**6.** Gewährt eine Vertragspartei einem bezeichneten Luftfahrtunternehmen staatliche Subventionen oder Unterstützung für Dienste, die im Rahmen dieses Abkommens durchgeführt werden, so verlangt sie von diesem Luftfahrtunternehmen, dass es die

Subventionen oder Unterstützung in seiner Rechnungslegung klar und gesondert ausweist.

7. Hat eine Vertragspartei begründete Bedenken, dass die von ihr bezeichneten Luftfahrtunternehmen diskriminiert werden 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 zu konkurrieren, beeinträchtigen würde oder beeinträchtigt, so können die Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei um sofortige Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ersuchen. Diese Konsultationen sind innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Eingang eines solchen Ersuchens einer Vertragspartei aufzunehmen. Wird innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Aufnahme der Konsultationen keine zufriedenstellende Einigung erzielt, so stellt dies einen Grund dar, die Ausübung der in Artikel 2 (Gewährung von Rechten) dieses Abkommens genannten Rechte durch das von der anderen Vertragspartei benannte Luftfahrtunternehmen auszusetzen oder die Betriebsgenehmigung zu widerrufen oder die Ausübung dieser Rechte an Bedingungen zu knüpfen, die sie für erforderlich hält.

## **ARTIKEL 13**

### **FLUGSICHERHEIT**

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

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

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

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

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

**b)** ernsthafte Bedenken, dass es an einer wirksamen Aufrechterhaltung und Verwaltung der zu diesem Zeitpunkt aufgrund des Übereinkommens festgelegten Sicherheitsstandards mangelt,

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

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

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

**7.** Jede Maßnahme einer Vertragspartei gemäß Absatz 2 oder 6 wird eingestellt, sobald die Grundlage für die Durchführung dieser Maßnahme nicht mehr besteht.

8. Benennt die Republik Österreich ein Luftfahrtunternehmen, über das ein Mitgliedstaat der Europäischen Union die gesetzliche Kontrolle ausübt und aufrechterhält, so erstrecken sich die Rechte der anderen Vertragspartei nach diesem Artikel auch auf die Festlegung, Ausübung oder Aufrechterhaltung von Sicherheitsnormen durch diesen anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union sowie auf die Betriebsgenehmigung des betreffenden Luftfahrtunternehmens.

## **ARTIKEL 14**

### **SICHERHEIT IM LUFTVERKEHR**

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

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

- a) Das Übereinkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet in Tokio am 14. September 1963;
- b) Das Übereinkommen zur Bekämpfung der rechtswidrigen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet in Den Haag am 16. Dezember 1970;
- c) Das Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet in Montreal am 23. September 1971;

**d)** Das Protokoll zur Bekämpfung unrechtmäßiger Gewalttaten auf Flughäfen im Dienste der internationalen Zivilluftfahrt, unterzeichnet in Montreal am 24. Februar 1988;

**e)** Das Übereinkommen über die Kennzeichnung von Plastiksprengstoffen zum Zweck des Nachweises, unterzeichnet in Montreal am 1. März 1991;

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

**3.** Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aufgestellten und als Anhänge des Abkommens von Chicago bezeichneten Luftsicherheitsbestimmungen, soweit diese Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind; Sie verlangen, dass die Betreiber von Luftfahrzeugen, die in ihrem Register eingetragen sind, oder die Betreiber von Luftfahrzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ständigen Wohnsitz im Gebiet der Vertragsparteien haben, oder im Fall der Republik Österreich die Betreiber von Luftfahrzeugen, die nach den EU-Verträgen in ihrem Gebiet niedergelassen sind und über eine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union verfügen, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Gebiet in Übereinstimmung mit diesen Luftsicherheitsbestimmungen handeln.

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

**5.** Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass ihre Luftfahrzeugbetreiber verpflichtet sind, beim Abflug aus dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei oder

während des Aufenthalts im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei die Luftsicherheitsvorschriften in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht des Landes, einschließlich - im Fall der Republik Österreich - des Rechts der Europäischen Union, einzuhalten.

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

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

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

**9.** Hat eine Vertragspartei berechtigten Grund zu der Annahme, dass die andere Vertragspartei von den Luftsicherheitsbestimmungen dieses Artikels abgewichen ist, so können die Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei um sofortige Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ersuchen. Diese Konsultationen sind innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Eingang eines solchen Ersuchens einer Vertragspartei aufzunehmen. Wird innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Eingang eines solchen Ersuchens keine zufriedenstellende Einigung erzielt, so ist Artikel 3 Absatz 5 dieses Abkommens (Benennung und Widerruf) anzuwenden. Wenn eine

schwerwiegende Notlage dies erfordert, kann jede Vertragspartei vor Ablauf einer Monatsfrist vorläufige Maßnahmen ergreifen.

## **ARTIKEL 15**

### **SOZIALE ASPEKTE**

1. Die Vertragsparteien erkennen an, wie wichtig es ist, die Auswirkungen dieses Abkommens auf Arbeit, Beschäftigung und Arbeitsbedingungen zu berücksichtigen. Die Vertragsparteien kommen überein, im Geltungsbereich dieses Abkommens in Arbeitsfragen zusammenzuarbeiten, unter anderem in Bezug auf die Auswirkungen auf die Beschäftigung, die Grundrechte am Arbeitsplatz, die Arbeitsbedingungen, den sozialen Schutz und den sozialen Dialog.

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

3. Die Vertragsparteien erkennen die Bedeutung der Vorteile an, die sich ergeben, wenn die erheblichen wirtschaftlichen Vorteile offener und wettbewerbsfähiger Märkte mit hohen Arbeitsnormen für die Arbeitnehmer kombiniert werden. Die Vertragsparteien setzen dieses Abkommen in einer Weise um, die zu hohen Arbeitsnormen beiträgt und gewährleistet, dass die in ihren jeweiligen Gesetzen und sonstigen Vorschriften enthaltenen Rechte und Grundsätze nicht untergraben, sondern wirksam durchgesetzt werden.

4. Die Vertragsparteien bekräftigen ihre Verpflichtung, im Einklang mit ihren Verpflichtungen aus der Mitgliedschaft in der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) und der von der Internationalen Arbeitskonferenz auf ihrer 86. Tagung im Jahr 1998 angenommenen Erklärung der IAO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit und ihre Folgemaßnahmen die grundlegenden Rechte und Prinzipien bei der Arbeit zu achten, zu fördern und wirksam umzusetzen und anzuwenden.

5. Jede Vertragspartei wird fortgesetzte und nachhaltige Anstrengungen unternehmen, um die grundlegenden IAO-Übereinkommen zu ratifizieren, soweit sie dies noch nicht getan haben.

## **ARTIKEL 16**

### **SCHUTZ DER UMWELT**

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

2. Bei der Festlegung von Umweltmaßnahmen sind die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation in den Anhängen des Abkommens von Chicago angenommenen Umweltnormen für den Luftverkehr zu befolgen, es sei denn, es wurden Unterschiede festgestellt.

3. Dieses Abkommen ist nicht so auszulegen, als schränke es die Befugnis der zuständigen Behörden einer Vertragspartei ein, alle geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, um die Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt zu verhindern oder ihnen auf andere Weise zu begegnen, sofern diese Maßnahmen in vollem Einklang mit ihren Rechten und Pflichten nach dem Völkerrecht stehen und ohne Unterschied der Staatsangehörigkeit angewandt werden.

## **ARTIKEL 17**

### **BEREITSTELLUNG VON STATISTIKEN**

Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei übermitteln den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen die Statistiken, die zu Informationszwecken nach Maßgabe der Gesetze und sonstigen Vorschriften der jeweiligen Vertragspartei angemessenerweise erforderlich sind.

## **ARTIKEL 18**

### **KONSULTATIONEN**

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

## **ARTIKEL 19**

### **ÄNDERUNGEN**

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

## **ARTIKEL 20**

### **STREITBEILEGUNG**

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

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

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

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

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

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

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

## **ARTIKEL 21**

### **BEENDIGUNG**

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit auf diplomatischem Wege schriftlich ihren Beschluss mitteilen, dieses Abkommen zu kündigen. Diese Mitteilung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu übermitteln.

2. In diesem Fall endet das Abkommen zwölf (12) Monate nach Eingang der Mitteilung bei der anderen Vertragspartei, es sei denn, die Kündigung wird vor Ablauf dieser Frist im gegenseitigen Einvernehmen zurückgenommen. Liegt keine Empfangsbestätigung der anderen Vertragspartei vor, so gilt die Kündigung vierzehn (14) Tage nach Eingang der Kündigung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation als zugegangen.

## **ARTIKEL 22**

### **ANMELDUNG**

Dieses Abkommen und dessen Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation 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 durch einen diplomatischen Notenwechsel notifiziert haben, dass die Voraussetzungen für sein Inkrafttreten nach ihren jeweiligen Rechtsverfahren erfüllt sind.

Zu Urkund dessen haben die unterzeichneten, von den jeweiligen Regierungen hierzu gehörig befugten Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

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

**FÜR DIE ÖSTERREICHISCHE  
BUNDESREGIERUNG**

**FÜR DIE REGIERUNG DER  
REPUBLIK TOGO**

## A N H A N G

### Abschnitt I

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

Herkunftsorte:	Zwischenlandepunkte:	Bestimmungsorte:	Jenseitige Punkte:
Orte in Österreich	Beliebige Orte	Orte in Togo	Beliebige Orte

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

Herkunftsorte:	Zwischenlandepunkte:	Bestimmungsorte:	Jenseitige Punkte:
Orte in Togo	Beliebige Orte	Orte in Österreich	Beliebige Orte

### Abschnitt II:

Alle Zwischenlandepunkte und darüber hinausgehende Punkte können von den benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei ohne Ausübung von Verkehrsrechten der Fünften Freiheit bedient werden.

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

### Abschnitt III:

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

- (a) Flüge in eine oder beide Richtungen durchführen;

- (b) verschiedene Flugnummern innerhalb eines Luftfahrzeugbetriebs zu kombinieren;
- (c) Zwischen- und Endpunkte gemäß Absatz 1 dieses Anhangs sowie Punkte in den Gebieten der Vertragsparteien in beliebiger Kombination und Reihenfolge anfliegen;
- (d) Zwischenlandungen an einem beliebigen Punkt oder mehreren Punkten auslassen;
- (e) an jedem beliebigen Punkt den Verkehr von einem seiner Luftfahrzeuge auf ein anderes Luftfahrzeug umsteigen;
- (f) Zwischenlandungen an beliebigen Punkten innerhalb oder außerhalb des Gebiets einer der Vertragsparteien vorzunehmen;
- (g) Transitverkehr durch das Gebiet der anderen Vertragspartei durchführen; und
- (h) den Verkehr mit ein und demselben Luftfahrzeug zusammenlegen, unabhängig davon, woher dieser Verkehr stammt.