

LUFTVERKEHRSABKOMMEN

ZWISCHEN

DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG UND DER REGIERUNG DER DEMOKRATISCHEN VOLKSREPUBLIK LAOS

Die österreichische Bundesregierung und die Regierung der Demokratischen Volksrepublik Laos (VR Laos), nachfolgend „die Vertragsparteien“, sind als Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt¹;

vom Wunsche geleitet, internationale Luftverkehrsdienste auf sichere und geordnete Art und Weise zu organisieren und die internationale Zusammenarbeit im Hinblick auf derartige Dienste bestmöglich zu fördern; sowie

vom Wunsche geleitet, ein Abkommen zur Förderung von (Linien-) Luftverkehrsdiensten zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen,

wie folgt übereingekommen:

¹ Kundgemacht in BGBl. Nr. 97/1949, zuletzt geändert durch BGBl. III Nr. 115/2008.

Artikel 1	Definitionen
Artikel 2	Gewährung von Rechten
Artikel 3	Namhaftmachung und Widerruf
Artikel 4	Anwendbarkeit von Gesetzen und Rechtsvorschriften
Artikel 5	Befreiung von Zöllen und anderen Abgaben
Artikel 6	Besteuerung
Artikel 7	Benutzungsgebühren
Artikel 8	Direkter Transitverkehr
Artikel 9	Anerkennung von Zeugnissen und Erlaubnisscheinen
Artikel 10	Tarife
Artikel 11	Handelsvertretung und Geschäftsmöglichkeiten
Artikel 12	Kapazität und fairer Wettbewerb
Artikel 13	Flugsicherheit
Artikel 14	Luftsicherheit
Artikel 15	Bereitstellung von Statistiken
Artikel 16	Konsultationen
Artikel 17	Abänderungen
Artikel 18	Streitbeilegung
Artikel 19	Kündigung
Artikel 20	Registrierung
Artikel 21	Inkrafttreten
Anhang	

ARTIKEL 1

DEFINITIONEN

Im Sinne des vorliegenden Abkommens:

a) bedeutet der Begriff „Luftfahrtbehörden“ im Falle der österreichischen Bundesregierung das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, und im Falle der VR Laos das Ministerium für öffentliche Arbeiten und Verkehr, oder, in beiden Fällen, alle Personen oder Behörden, die berechtigt sind, die Funktionen, welche gegenwärtig von den genannten Behörden ausgeübt werden, oder ähnliche Funktionen wahrzunehmen;

b) bedeutet der Begriff „vereinbarte Dienste“ internationale Linienflugverkehrsdienste auf der/den im Anhang zu diesem Abkommen näher benannte/n Strecke/n zur Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post;

c) haben die Begriffe „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“, „Luftverkehrsunternehmen“ und „nichtgewerbliche Landung“ die ihnen in Artikel 96 des Abkommens zugewiesenen Bedeutungen;

d) bedeutet der Begriff „Anhang“ den Anhang zu diesem Abkommen in der jeweils geltenden Fassung. Der Anhang ist integraler Bestandteil des Abkommens und alle Bezugnahmen auf das Abkommen umfassen, soweit nichts anderes festgelegt ist, eine Bezugnahme auf den Anhang.

e) bedeutet der Begriff „Kapazität“ in Zusammenhang mit den vereinbarten Diensten die verfügbare Tragkraft der für diese Dienste eingesetzten Luftfahrzeuge, multipliziert mit der mit diesen Luftfahrzeugen betriebenen Frequenz über einen bestimmten Zeitraum auf einer Strecke oder Teilstrecke.

f) bedeutet der Begriff „Abkommen“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, einschließlich aller gemäß Artikel 90 des Abkommens angenommenen Anhänge und diesbezüglicher Änderungen sowie aller Änderungen der Anhänge oder des Abkommens gemäß Artikel 90 und 94 Buchstabe (a) des Abkommens, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien gelten;

g) bedeutet der Begriff „namhaft gemachtes Luftverkehrsunternehmen“ jedes gemäß Artikel 3 des vorliegenden Abkommens namhaft gemachte und berechtigte Luftverkehrsunternehmen;

h) steht der Begriff „intermodaler Luftverkehr“ für die öffentliche Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post getrennt oder gemeinsam durch Luftfahrzeuge und mit Hilfe einer oder mehrerer Beförderungsarten zu Land, gegen Entgelt;

i) steht der Begriff „Tarif“ für:

(i) „Flugpreise“, die für die Beförderung von Fluggästen und Gepäck im Fluglinienverkehr an Luftverkehrsunternehmen oder deren Bevollmächtigte oder an andere Flugscheinverkäufer zu zahlen sind, sowie etwaige Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich des Entgelts und der Bedingungen, die Vermittlungs- und anderen Hilfsdiensten geboten werden; und

(ii) „Luftfrachtraten“, die für die Beförderung von Post und Fracht zu zahlen sind, sowie die Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich des Entgelts und der Bedingungen, die Vermittlungs- und anderen Hilfsdiensten geboten werden.

Diese Definition gilt gegebenenfalls für die Beförderung zu Land in Verbindung mit internationalem Luftverkehr, sowie die Bedingungen, denen ihre Anwendung unterliegt.

j) steht der Begriff „Selbstabfertigung“ für eine Situation, in der der Flughafenbenutzer direkt selbst eine oder mehrere Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten erbringt

und keinen Vertrag irgendeiner Art mit einem Dritten für die Erbringung dieser Dienste abschließt; im Sinne dieser Definition gilt, dass die Flughafenbenutzer untereinander dann nicht als Dritte gelten, wenn:

- a) einer die Mehrheit des jeweils anderen besitzt, oder
- b) ein einziges Gremium die Mehrheit an jedem besitzt.

k) bedeutet der Begriff „festgelegte Flugstrecke“ eine im Anhang zu diesem Abkommen näher bezeichnete Flugstrecke.

l) steht der Begriff „staatliche Beihilfe oder Unterstützung“ für die auf Grundlage von Diskriminierung direkt oder indirekt von einem Staat oder einer öffentlichen oder privaten staatlich bestimmten oder kontrollierten Körperschaft für ein namhaft gemachtes Luftverkehrsunternehmen bereitgestellte Unterstützung. Ohne Einschränkung umfasst dies die Aufrechnung von betrieblichen Verlusten, die Bereitstellung von Kapital, nicht rückzahlbare Zuschüsse oder Kredite zu bevorzugten Bedingungen, die Gewährung von finanziellen Vorteilen durch den Verzicht auf Gewinne oder die Beitreibung von fälligen Beträgen, den Verzicht auf eine normale Rendite auf eingesetzte öffentliche Mittel, Steuerbefreiungen, Ausgleich für von den öffentlichen Behörden auferlegte finanzielle Belastungen oder diskriminierenden Zugang zu Flughafeneinrichtungen, Treibstoffen oder anderen für den gewöhnlichen Betrieb von Luftfahrtdiensten vernünftigerweise benötigten Einrichtungen.

m) hat der Begriff „Hoheitsgebiet“ die diesem Begriff in Artikel 2 des Abkommens zugewiesene Bedeutung;

n) steht der Begriff „Benutzungsgebühren“ für Gebühren, die von den Luftverkehrsunternehmen für die Bereitstellung des Flughafengeländes oder von Flughafeneinrichtungen oder von Flugnavigationseinrichtungen oder Flugsicherheitseinrichtungen oder -diensten, einschließlich zugehörigen Diensten und Einrichtungen, verlangt werden.

o) Bezugnahmen auf Staatsangehörige der Republik Österreich gelten in diesem Abkommen als Bezugnahmen auf Angehörige von Mitgliedsstaaten der Europäischen Union.

p) Bezugnahmen auf Luftverkehrsunternehmen der Republik Österreich in diesem Abkommen gelten als Bezugnahmen auf von der Republik Österreich namhaft gemachte Luftverkehrsunternehmen.

q) Bezugnahmen auf „EU-Verträge“ in diesem Abkommen gelten als Bezugnahmen auf den Vertrag über die Europäische Union und den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

r) Bezugnahmen auf die „Europäische Freihandelsgemeinschaft“ in diesem Abkommen gelten als Bezugnahmen auf deren Mitgliedsstaaten Island, Liechtenstein, Norwegen und Schweiz.

ARTIKEL 2

GEWÄHRUNG VON RECHTEN

1. Jede Vertragspartei gewährt der jeweils anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte für den Betrieb internationaler Linienflugdienste auf den im Anhang zu diesem Abkommen festgelegten Flugstrecken.

2. Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Abkommens genießen die von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen bei der Erbringung der vereinbarten Dienste auf den festgelegten Flugstrecken folgende Rechte:

a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen (Rechte der „Ersten Luftfreiheit“), und

b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet Landungen zu nicht gewerblichen Zwecken durchzuführen (Rechte der „Zweiten Luftfreiheit“).

c) das Recht, im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei an den im Anhang dieses Abkommens genannten Punkten zu landen, um Fluggäste, Gepäck und Fracht einschließlich Post, entweder getrennt oder zusammen, aufzunehmen oder abzusetzen, welche/s für einen oder mehrere Punkte im Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei bestimmt ist/sind oder von dort kommt/kommen (Rechte der „Dritten und Vierten Luftfreiheit“).

3. Die Gewährung von Verkehrsrechten gemäß vorstehendem Absatz (2) beinhaltet nicht die Gewährung des Rechts, Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post zwischen Punkten im Hoheitsgebiet der Vertragspartei, welche die Rechte gewährt, und Punkten im Hoheitsgebiet eines Drittlandes oder umgekehrt zu befördern (Rechte der „Fünften Luftfreiheit“). Verkehrsrechte der Fünften Luftfreiheit werden erst nach Billigung durch die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien laut Anhang gewährt.

4. Keine Bestimmung in Absatz (2) ist dahingehend auszulegen, dass den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei das Recht übertragen wird, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck und Fracht einschließlich Post, die für einen anderen Punkt im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind, zur entgeltlichen Beförderung aufzunehmen („Cabotage“).

ARTIKEL 3

NAMHAFTMACHUNG UND WIDERRUF

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, der anderen Vertragspartei schriftlich ein oder mehrere Luftverkehrsunternehmen für die Durchführung der vereinbarten Dienste auf den angeführten Flugstrecken namhaft zu machen, sowie die Namhaftmachung eines Luftverkehrsunternehmens zu widerrufen oder ein anderes Luftverkehrsunternehmen für ein zuvor namhaft gemachtes einzusetzen.

2. Diese Namhaftmachung erfolgt schriftlich über auf diplomatischem Wege übermittelte schriftliche Notifikation zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien.

3. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei sind berechtigt, von dem durch die andere Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen den Nachweis zu verlangen, dass es in der Lage ist, die Bedingungen, die gemäß den Gesetzen und Rechtsvorschriften für den Betrieb internationaler Luftverkehrsdienste von den genannten Behörden im Einklang mit den Bestimmungen des Abkommens vorgeschrieben werden, zu erfüllen.

4. Nach Erhalt einer derartigen Namhaftmachung hat die andere Vertragspartei die entsprechenden Genehmigungen und Bewilligungen unter möglichst geringer verfahrensbedingter Verzögerung zu erteilen, vorausgesetzt:

(a) im Falle eines von der Republik Österreich namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens:

(i) dass es im Hoheitsgebiet der Republik Österreich gemäß den EU-Verträgen niedergelassen ist und über eine gültige

Betriebsgenehmigung im Einklang mit dem Recht der Europäischen Union verfügt; und

- (ii) dass der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige Mitgliedsstaat der Europäischen Union eine tatsächliche gesetzliche Kontrolle über dieses Luftverkehrsunternehmen ausübt und diese aufrechterhält, und dass die zuständige Luftfahrtbehörde in der Namhaftmachung eindeutig angegeben ist; und
- (iii) dass dieses Luftverkehrsunternehmen direkt oder über eine Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedsstaaten der Europäischen Union oder Staaten der Europäischen Freihandelsgemeinschaft und/oder von Angehörigen dieser Staaten steht und die tatsächliche Kontrolle des Luftverkehrsunternehmens bei diesen liegt.

(b) im Falle eines von der VR Laos namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens:

- (i) dass es im Hoheitsgebiet der VR Laos niedergelassen ist und über eine gültige Betriebsgenehmigung im Einklang mit dem geltenden Recht der Volksrepublik Laos verfügt;
- (ii) dass die VR Laos eine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftverkehrsunternehmen ausübt und aufrecht erhält und für die Ausstellung von dessen Luftverkehrsbetreiberzeugnis zuständig ist; und
- (iii) dass dieses Luftverkehrsunternehmen direkt oder über eine Mehrheitsbeteiligung im Eigentum der VR Laos und/oder Angehörigen dieses Staats steht und die tatsächliche Kontrolle des

Luftverkehrsunternehmens bei diesen liegt. Österreich kann im Einzelfall wohlwollend den Verzicht auf diesen Absatz bei von der VR Laos namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen prüfen, wenn diese Luftverkehrsunternehmen nicht über eine Mehrheitsbeteiligung im Eigentum der VR Laos und/oder Angehörigen dieses Staats stehen und die tatsächliche Kontrolle der Luftverkehrsunternehmen nicht bei diesen liegt, vorausgesetzt, dass die Luftfahrtbehörden der VR Laos die nötige Aufsicht ausüben, um zu gewährleisten, dass ihre namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen die Bedingungen dieses Abkommens einhalten, und dass die namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen in der VR Laos niedergelassen sind und ihren Hauptgeschäftssitz dort behalten.

5. Jede Vertragspartei ist berechtigt, die Betriebsgenehmigung oder die technischen Genehmigungen für ein von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachtes Luftverkehrsunternehmen zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken, wenn:

(a) im Falle eines von der Republik Österreich namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens:

- (i)** dieses Unternehmen nicht im Hoheitsgebiet der Republik Österreich gemäß den EU-Verträgen niedergelassen ist oder über keine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union verfügt; oder
- (ii)** die tatsächliche gesetzliche Kontrolle des Luftverkehrsunternehmens nicht von dem EU-Mitgliedsstaat, der für die Ausstellung von dessen Luftverkehrsbetreiberzeugnis zuständig ist, ausgeübt oder aufrecht erhalten wird, oder die zuständige Luftfahrtbehörde in der Namhaftmachung nicht klar genannt ist; oder

- (iii) das Luftverkehrsunternehmen nicht direkt oder über eine Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedsstaaten der Europäischen Union oder der Europäischen Freihandelsgemeinschaft und/oder Angehörigen dieser Staaten steht oder die tatsächliche Kontrolle des Luftverkehrsunternehmens nicht bei diesen liegt.
- (b) im Falle eines von der VR Laos namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens:
 - (i) dieses Unternehmen nicht im Hoheitsgebiet der VR Laos niedergelassen ist oder über keine gültige Betriebsgenehmigung nach dem gültigen Recht der VR Laos verfügt;
 - (ii) die tatsächliche gesetzliche Kontrolle über dieses Luftverkehrsunternehmen nicht von der VR Laos ausgeübt oder aufrechterhalten wird oder die VR Laos nicht für die Ausstellung von dessen Luftverkehrsbetreiberzeugnis zuständig ist; oder
 - (iii) das Luftverkehrsunternehmen nicht direkt oder über eine Mehrheitsbeteiligung im Eigentum der VR Laos und/oder Angehörigen dieses Staats steht oder die tatsächliche Kontrolle des Luftverkehrsunternehmens nicht bei diesen liegt, oder falls Österreich auf Absatz 3 b (iii) dieses Artikels verzichtet hat, die Voraussetzungen für die Verzichtserklärung nicht erfüllt wurden.

6. Wenn ein Luftverkehrsunternehmen gemäß diesem Artikel namhaft gemacht und entsprechend autorisiert wurde, kann es jederzeit beginnen, die vereinbarten Dienste im Einklang mit den Bestimmungen des vorliegenden Abkommens zu betreiben.

7. Sofern keine sofortigen Maßnahmen erforderlich sind, um einen Verstoß gegen die vorgenannten Gesetze und Rechtsvorschriften zu verhindern, und sofern fairer

Wettbewerb und Sicherheit keine Maßnahmen gemäß den Bestimmungen von Artikel 12 (Kapazität und fairer Wettbewerb), 13 (Flugsicherheit) oder 14 (Luftsicherheit) erforderlich machen, dürfen die in Absatz 1 dieses Artikels aufgezählten Rechte erst nach Konsultationen zwischen den Luftfahrtbehörden in Übereinstimmung mit Artikel 16 (Konsultationen) dieses Abkommens ausgeübt werden.

ARTIKEL 4

ANWENDBARKEIT VON GESETZEN UND RECHTSVORSCHRIFTEN

1. Die Gesetze und Rechtsvorschriften einer Vertragspartei gelten für Führung und Betrieb des Luftfahrzeugs der von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen beim Einfliegen, Überfliegen, Verweilen in und Verlassen des Hoheitsgebiets der ersten Vertragspartei.
2. Die Gesetze und Rechtsvorschriften einer Vertragspartei, die den Einflug in ihr, den Aufenthalt in und den Ausflug aus ihrem Hoheitsgebiet von Fluggästen, Besatzungen, Fracht oder Post regeln, etwa Formalitäten bezüglich 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 Luftverkehrsunternehmen befördert werden, während sie sich innerhalb des besagten Hoheitsgebietes aufhalten.
3. Jede Vertragspartei erlaubt der anderen Vertragspartei, in ihrem Hoheitsgebiet Maßnahmen zu ergreifen (z. B. die Hinzuziehung von Dokumentenspezialisten), um zu gewährleisten, dass nur Fluggäste mit gültigen Reisedokumenten, die für die Einreise in oder Durchreise durch das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erforderlich sind, befördert werden.

4. Jede Vertragspartei hat der jeweils anderen Vertragspartei auf deren Wunsch Kopien ihrer relevanten Gesetze und Rechtsvorschriften, auf die in diesem Artikel Bezug genommen wird, zur Verfügung zu stellen.

ARTIKEL 5

BEFREIUNG VON ZÖLLEN UND ANDEREN ABGABEN

1. Die von dem/den durch die Vertragsparteien namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen im internationalen Luftverkehrsdienst betriebenen Luftfahrzeuge sowie deren übliche Ausrüstung, Ersatzteile, Treib- und Schmierstoffvorräte sowie Bordvorräte (einschließlich Nahrungsmittel, Getränke und Tabak), die sich an Bord dieser Luftfahrzeuge befinden, sind bei der Ankunft im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei von allen Steuern, Zöllen, Inspektionsgebühren und sonstigen ähnlichen Abgaben befreit, vorausgesetzt besagte Ausrüstung, Ersatzteile und Vorräte verbleiben bis zu ihrer Wiederausfuhr an Bord des Luftfahrzeugs.

2. Außerdem sind von diesen Abgaben und Steuern, mit Ausnahme der für die erbrachte Dienstleistung zu entrichtenden Entgelte, befreit:

(a) Bordvorräte, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei an Bord genommen werden, innerhalb der von den zuständigen Behörden der betreffenden Vertragspartei festgesetzten Grenzen, sofern sie zur Verwendung an Bord des Luftfahrzeugs der anderen Vertragspartei, das auf einer festgelegten Flugstrecke eingesetzt wird, bestimmt sind;

(b) Ersatzteile, die in das Hoheitsgebiet des Staates einer Vertragspartei zum Zwecke der Wartung oder Reparatur von Luftfahrzeugen eingeführt werden, welche vom/von den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei auf einer festgelegten Flugstrecke eingesetzt werden;

(c) Treib- und Schmierstoffe, die zur Versorgung von Luftfahrzeugen bestimmt sind, die von dem/den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen der anderen

Vertragspartei auf einer festgelegten Flugstrecke eingesetzt werden, selbst wenn diese Vorräte während des Teils des Fluges, der über das Hoheitsgebiet der Vertragspartei führt, in dem sie an Bord genommen wurden, verwendet werden sollen.

Es kann verlangt werden, dass das in den Abschnitten (a), (b) und (c) dieses Artikels genannte Material unter Zollaufsicht oder Zollkontrolle verwahrt wird.

3. Die übliche Bordausrüstung sowie das Material und die Vorräte, die sich an Bord des Luftfahrzeugs einer Vertragspartei befinden, dürfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieser Vertragspartei abgeladen werden. In einem solchen Fall können sie bis zu ihrer Wiederausfuhr oder anderweitigen Verfügung im Einklang mit den Zollvorschriften unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden.

ARTIKEL 6

BESTEuerung

- 1.** Gewinne aus dem Betrieb von Luftfahrzeugen im internationalen Verkehr sind nur im Hoheitsgebiet der Vertragspartei zu besteuern, in dem sich der Ort der tatsächlichen Geschäftsleitung des Unternehmens befindet.
- 2.** Kapital, das im internationalen Luftverkehr betriebene Luftfahrzeuge sowie bewegliches Vermögen zum Betrieb von derartigen Luftfahrzeugen darstellen, ist nur im Hoheitsgebiet der Vertragspartei zu besteuern, in dem sich der Ort der tatsächlichen Geschäftsleitung des Unternehmens befindet.
- 3.** Falls ein Sonderabkommen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiete der Steuern auf Einkommen und Vermögen zwischen den Vertragsparteien existiert, sind dessen Bestimmungen ausschlaggebend.

ARTIKEL 7

BENUTZUNGSGEBÜHREN

1. Jede Vertragspartei gewährleistet, dass Benutzungsgebühren, die ihre für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen von den Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei für die Nutzung von Flugnavigationsdiensten und Flugverkehrskontrolldiensten, Flughafen- und Luftsicherungseinrichtungen und damit zusammenhängenden Einrichtungen und Diensten erheben können, gerecht, angemessen, nicht ungerechtfertigt diskriminierend und gleichmäßig auf die Benutzerkategorien verteilt sind. Diese Gebühren können sich nach den Vollkosten der für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen für die Bereitstellung angemessener Flughafen- und Luftsicherheitseinrichtungen und -dienste auf dem Flughafen oder innerhalb des Flughafensystems richten, dürfen diese aber nicht überschreiten. Diese Gebühren können eine angemessene Kapitalrendite nach Abschreibung enthalten. Einrichtungen und Dienste, für die diese Benutzungsgebühren erhoben werden, werden effizient und wirtschaftlich bereitgestellt. Die Bedingungen für diese Gebühren für die Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei dürfen jedenfalls nicht ungünstiger sein als die günstigsten Bedingungen, die einem anderen Luftverkehrsunternehmen zum Zeitpunkt der Festlegung der Gebühren gewährt werden.

2. Jede Vertragspartei fördert Konsultationen zwischen den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen in ihrem Gebiet und den Luftverkehrsunternehmen und/oder deren Vertretungsorganen, welche die Dienste und Einrichtungen benutzen; sie ruft die für die Gebührenerhebung zuständige Behörden oder Stellen und die Luftverkehrsunternehmen oder deren Vertretungsorgane auf, die Informationen auszutauschen, die zu einer genauen Überprüfung der Angemessenheit der Gebühren im Einklang mit den Grundsätzen in

den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels erforderlich sind. Jede Vertragspartei gewährleistet, dass die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen die Benutzer innerhalb einer angemessenen Frist über Vorschläge zur Änderung der Benutzungsgebühren unterrichten, um diesen Behörden die Möglichkeit zu geben, den von den Benutzern geäußerten Ansichten Rechnung zu tragen, bevor Änderungen vorgenommen werden.

3. In Streitbeilegungsverfahren nach Artikel 18 (Streitbeilegung) dieses Abkommens wird von keiner Vertragspartei angenommen, dass sie gegen eine Bestimmung dieses Artikels verstoßen hat, es sei denn:

(a) sie unterlässt es, innerhalb eines angemessenen Zeitraums eine Überprüfung der Gebühr oder Praktik vorzunehmen, auf die sich die Beschwerde der anderen Vertragspartei bezieht, oder

(b) sie unterlässt es nach einer solchen Überprüfung, alle ihr zur Verfügung stehenden Maßnahmen zu ergreifen, um eine Gebühr oder Praktik zu ändern, die mit diesem Artikel unvereinbar ist.

ARTIKEL 8

DIREKTER TRANSITVERKEHR

Fluggäste, Gepäck und Fracht, einschließlich Post, im direkten Transitverkehr über das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei sind, sofern sie den für diesen Zweck vorgesehenen Flughafenbereich nicht verlassen, von Zollabgaben, Gebühren und anderen ähnlichen Steuern befreit.

ARTIKEL 9

ANERKENNUNG VON ZEUGNISSEN UND ERLAUBNISSCHEINEN

1. Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungsnachweise und Erlaubnisscheine, die gemäß den Gesetzen und Vorschriften einer Vertragspartei, einschließlich im Falle der Republik Österreich, den Gesetzen und Rechtsvorschriften der Europäischen Union, von der jeweils anderen Vertragspartei für die Durchführung der vereinbarten Luftverkehrsdienste erteilt oder als gültig anerkannt wurden und noch Gültigkeit besitzen, werden von der anderen Partei für die Durchführung der vereinbarten Luftverkehrsdienste als gültig anerkannt, stets vorausgesetzt, dass die Bedingungen für die Erteilung und Anerkennung solcher Zeugnisse oder Erlaubnisscheine mindestens den im Abkommen von Chicago festgelegten Mindestanforderungen entsprechen.

2. Absatz 1 gilt auch für ein Luftverkehrsunternehmen, das von der Republik Österreich namhaft gemacht wurde und 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 Befähigungsnachweisen und Erlaubnisscheinen, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der jeweils anderen Vertragspartei oder einem anderen Staat erteilt oder für gültig anerkannt wurden, für Flüge über ihr eigenes Hoheitsgebiet zu verweigern.

ARTIKEL 10

TARIFE

1. Jede Vertragspartei erlaubt Tarife für Linienluftverkehrsdienste, die von jedem Luftverkehrsunternehmen auf der Grundlage kaufmännischer, marktbezogener Überlegungen festgelegt werden.

Interventionen der Parteien beschränken sich auf:

- a)** die Verhinderung ungebührlich diskriminierender Tarife oder Praktiken;
- b)** den Schutz der Konsumenten vor Tarifen, die aufgrund des Missbrauchs einer beherrschenden Position oder von zwischen den Luftverkehrsbetreibern abgestimmten Praktiken unangemessen hoch oder ungebührlich restriktiv sind; und
- c)** den Schutz von Luftverkehrsunternehmen vor Tarifen, die aufgrund von direkten oder indirekten staatlichen Beihilfen oder Unterstützungen künstlich niedrig sind.

2. Für die Tarife für internationale Linienluftverkehrsdienste zwischen den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien braucht nicht um eine Zulassung ersucht zu werden. Unbeschadet vorstehender Maßgabe müssen die Luftverkehrsunternehmen der Vertragsparteien den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien weiterhin auf Ersuchen sofortigen Zugang zu Informationen über historische, bestehende und geplante Tarife zur Verfügung stellen; diese Informationen sind auf/in für die Luftfahrtbehörden akzeptable(m) Weise bzw. Format vorzulegen.

ARTIKEL 11

HANDELSVERTRETUNG UND GESCHÄFTSMÖGLICHKEITEN

1. Vertretung von Luftverkehrsunternehmen

Den von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen ist es gestattet:

a) im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei Niederlassungen zur Förderung des Luftverkehrs und für den Verkauf von Flugtickets, sowie im Einklang mit den Gesetzen der anderen Vertragspartei andere für die Erbringung von Luftverkehrsleistungen erforderliche Einrichtungen einzurichten;

b) im Einklang mit den Gesetzen der jeweils anderen Vertragspartei über Einreise, Aufenthalt und Beschäftigung, das für die Erbringung von Luftverkehrsdiensten erforderliche Personal für die Bereiche Management, Verkauf, Technik, Betrieb und sonstige Spezialaufgaben in das Gebiet der anderen Vertragspartei zu holen und dort auf Dauer einzusetzen;

c) die Deckung dieses Personalbedarfs nach Wahl der namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen mit eigenen Mitarbeitern oder durch Inanspruchnahme der Dienste einer anderen Organisation oder Gesellschaft oder eines auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei tätigen Luftverkehrsunternehmens zu decken, das ermächtigt ist, diese Dienste im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei zu erbringen.

d) Die Vertreter und Mitarbeiter unterstehen den geltenden Gesetzen und Rechtsvorschriften der anderen Vertragspartei. Entsprechend diesen Gesetzen und Rechtsvorschriften gewährt jede Vertragspartei möglichst unverzüglich die nötigen Arbeitserlaubnisse, Arbeitsvisa, Aufenthaltserlaubnisse oder ähnliche Dokumente für

die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Vertreter und Mitarbeiter, wenn alle Bedingungen erfüllt sind.

e) Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei werden alle erforderlichen Schritte unternehmen, um sicherzustellen, dass die Vertretung der von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen ihre Tätigkeiten auf geordnete Weise wahrnehmen kann.

2. Verkäufe, Konvertierung und Überweisung von Mitteln und Einnahmen

a) Jedes Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei kann sich am Verkauf von Luftbeförderungen und damit zusammenhängenden Diensten im Gebiet der anderen Vertragspartei unmittelbar und/oder nach Ermessen des Unternehmens durch seine Handelsvertreter, andere vom Luftverkehrsunternehmen ernannte Vermittler, über ein anderes Luftverkehrsunternehmen oder über das Internet beteiligen. Jedes Luftverkehrsunternehmen hat das Recht, derartige Beförderungen und damit zusammenhängende Dienste zu verkaufen, und jedermann steht es frei, derartige Beförderungen und Dienste in der Währung des betreffenden Gebiets oder in frei konvertierbaren Währungen gemäß den örtlichen Währungsvorschriften zu kaufen.

b) Jedes Luftverkehrsunternehmen hat das Recht, örtliche Einnahmen in frei konvertierbare Währungen zu konvertieren und vom Gebiet der anderen Vertragspartei in sein Land, oder gemäß den geltenden Rechtsvorschriften in das Land oder die Ländern seiner Wahl zu überweisen. Die Konvertierung und Überweisung sind ohne diesbezügliche Beschränkungen oder Besteuerung unverzüglich zu gestatten zu dem an dem Tag, an dem das Luftverkehrsunternehmen den Erstantrag auf Überweisung stellt, für aktuelle Transaktionen und Überweisung geltenden Wechselkurs.

c) Den Luftverkehrsunternehmen jeder Vertragspartei wird gestattet, örtliche Ausgaben, einschließlich des Erwerbs von Treibstoff und Flughafengebühren, im Gebiet der anderen Vertragspartei in Landeswährung zu zahlen. Die

Luftverkehrsunternehmen jeder Vertragspartei können nach eigenem Ermessen derartige Ausgaben im Gebiet der anderen Vertragspartei entsprechend den dort geltenden Währungsvorschriften in frei konvertierbaren Währungen zahlen.

3. Bodenabfertigung

Jedes namhaft gemacht Luftverkehrsunternehmen ist berechtigt, im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei seine eigenen Bodenabfertigungsdienste („Selbstabfertigung“) bereitzustellen oder diese Dienste ganz oder teilweise nach seiner Wahl an einen der Lieferanten, welche zur Erbringung dieser Dienste berechtigt sind, unterzuvergeben („Drittabfertigung“). Wenn oder solange die Gesetze und Vorschriften für Bodenabfertigung im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei die Freiheit der Untervergabe dieser Dienste oder der Selbstabfertigung verhindern oder beschränken, wird jedes namhaft gemachte Luftverkehrsunternehmen nach dem Grundsatz der Gleichbehandlung hinsichtlich seines Zugangs zu Selbstabfertigungs- und Bodenabfertigungsdiensten, die von einem oder mehreren Lieferanten erbracht werden, behandelt.

4. Leasing

Die namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen jeder Partei dürfen die vereinbarten Dienste auf den jeweiligen Strecken unter Verwendung von Luftfahrzeugen (oder Luftfahrzeugen und Besatzung) erbringen, die von einem Unternehmen, einschließlich anderen Luftverkehrsunternehmen, geleast wurden, vorausgesetzt, dass sie von den Luftfahrunternehmen beider Vertragsparteien die Erlaubnis zur Nutzung des Luftfahrzeugs (oder Luftfahrzeug und Besatzung) auf dieser Grundlage erhalten haben. Im Falle der Republik Österreich gibt es keine Einschränkung für Leasing mit Besatzung (Wet Lease), vorausgesetzt, dass Leasinggeber und Leasingnehmer des Wet-Lease-Vertrags in der EU ansässige Luftverkehrsunternehmen sind, von denen a) eines die Mehrheit am anderen besitzt, oder b) ein einziges Gremium die Mehrheit an jedem besitzt.

5. Code-Sharing

Beim Ausführen oder Anbieten der Dienste gemäß diesem Abkommen können alle Luftverkehrsunternehmen einer Partei kooperative Marketingvereinbarungen wie z. B. Code-Sharing-Vereinbarungen mit:

- (a) (einem) beliebigen Luftverkehrsunternehmen der Parteien; und
- (b) (einem) beliebigen Luftverkehrsunternehmen eines Drittlandes; und
- (c) (einem) beliebigen Land- oder Seeverkehrsbeförderungsunternehmen

abschließen, wobei gilt, dass (i) alle beteiligten Luftverkehrsunternehmen im Besitz entsprechender Verkehrsrechte sind, und (ii) die Vereinbarungen die Anforderungen an Sicherheit und Wettbewerb erfüllen, die normalerweise für solche Abmachungen gelten. Für eine in Code-Sharing verkaufte Fluggastbeförderung muss der Käufer am Verkaufspunkt oder in jedem Fall vor Betreten des Luftfahrzeugs darüber informiert werden, welches Luftverkehrsunternehmen jeden Sektor des Dienstes betreibt.

6. Intermodalverkehr

Vorbehaltlich der Gesetze und Rechtsvorschriften jeder Vertragspartei ist es den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen jeder Vertragspartei erlaubt, im Zusammenhang mit dem Luftverkehr jeden Intermodalverkehr an oder von beliebige(n) Punkte(n) in den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien oder Drittländern zu nutzen. Den Luftverkehrsunternehmen steht es frei, ihren eigenen Intermodalverkehr vorzunehmen oder diesen durch Vereinbarung, einschließlich Code-Sharing, mit anderen Verkehrsmitteln zu erbringen. Diese intermodalen Dienste können als durchgehender Dienst und zu einem Einheitspreis, der für die Beförderung in der Luft und für den Intermodalverkehr gemeinsam gilt, angeboten werden, sofern die Fluggäste und Spediteure über die Anbieter dieser Beförderung informiert werden.

7. Instandhaltung, Wartung oder Reparatur von Luftfahrzeugen

Jedes namhaft gemachte Luftverkehrsunternehmen hat das Recht, für seine eigene Instandhaltung, Wartung oder Reparatur von Luftfahrzeugen im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei zu sorgen oder diese Dienstleistungen auf sonstige Weise vollständig oder teilweise nach Belieben an Anbieter zu vergeben, die zur Erbringung solcher Leistungen befugt sind und an den jeweiligen Flughäfen amtlich zugelassen sind. Instandhaltung und Mängelbehebung kann auch für Luftverkehrsunternehmen durchgeführt werden, bei denen a) eines die Mehrheit am anderen besitzt, oder b) ein einziges Gremium die Mehrheit an jedem besitzt.

ARTIKEL 12

KAPAZITÄT UND FAIRER WETTBEWERB

1. Jede Vertragspartei räumt den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen beider Vertragsparteien faire und gleiche Möglichkeiten zum Wettbewerb bei der Erbringung von internationalen Luftverkehrsdiensten im Rahmen dieses Abkommens ein.

2. Jede Vertragspartei erlaubt, dass jedes namhaft gemachte Luftverkehrsunternehmen die Frequenz und Kapazität der von ihm angebotenen internationalen Luftverkehrsdienste auf Grund marktbezogener gewerblicher Überlegungen festlegt. Entsprechend diesem Recht begrenzt keine der Vertragsparteien einseitig das Verkehrsvolumen, die Frequenz oder Regelmäßigkeit des Dienstes oder den oder die von namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen der jeweils anderen Vertragspartei eingesetzten Typ oder Typen von Luftfahrzeugen, es sei denn, dies ist aus zollrechtlichen, technischen, betrieblichen oder ökologischen Gründen erforderlich, wobei einheitliche Bedingungen im Einklang mit Artikel 15 des Abkommens anzuwenden sind.

3. Von einer Vertragspartei namhaft gemachte Luftverkehrsunternehmen können aufgefordert werden, den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ihre Flugpläne mindestens dreißig (30) Tage vor dem geplanten Datum ihrer Einführung zur Genehmigung vorzulegen. Dasselbe Verfahren gilt für jegliche Änderung daran. In besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der genannten Behörden verkürzt werden.

4. Keine der Vertragsparteien erlaubt es ihrem oder ihren namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen, ob in Abstimmung mit einem oder mehreren anderen Luftverkehrsunternehmen oder getrennt, die Marktmacht auf eine Weise zu

missbrauchen, die dazu führt oder führen soll, einen Mitbewerber stark zu schwächen oder einen Mitbewerber von einer Strecke auszuschließen.

5. Keine der Vertragsparteien gewährt oder erlaubt staatliche Beihilfe oder Unterstützung für oder an eines oder mehrere ihrer namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen auf eine Weise, die zu einer nachteiligen Wirkung auf die billigen und gleichen Wettbewerbschancen der Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei beim Wettbewerb um die Erbringung des internationalen Luftverkehrs führen würde.

6. Wenn eine Vertragspartei einem namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen staatliche Beihilfe oder Unterstützung in Bezug auf Dienste gewährt, die unter dieses Abkommen fallen, muss sie dieses Luftverkehrsunternehmen dazu verpflichten, die Beihilfe oder Unterstützung klar und getrennt in ihren Büchern kenntlich zu machen.

7. Wenn eine Vertragspartei begründete Bedenken hat, dass ihre namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen Diskriminierung oder unfairen Praktiken ausgesetzt sind, oder dass eine Beihilfe oder Unterstützung, welche die andere Vertragspartei beabsichtigt oder gewährt, sich nachteilig auf die billigen und gleichen Wettbewerbschancen der Luftverkehrsunternehmen der ersten Vertragspartei beim Wettbewerb um die Erbringung des internationalen Luftverkehrs auswirkt oder auswirken würde, können die Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei sofortige Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei fordern. Diese Konsultationen müssen innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Eingang einer solchen Aufforderung durch eine der Vertragsparteien beginnen. Wenn innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Beginn dieser Konsultationen keine zufriedenstellende Übereinkunft erzielt wird, so gibt dies Anlass zur Aussetzung der Ausübung der in Artikel 2 des vorliegenden Abkommens angeführten Rechte (Gewährung von Rechten) durch das von der anderen Vertragspartei namhaft gemachte Luftverkehrsunternehmen, oder zum Entzug der Betriebserlaubnis, oder zur Auferlegung für erforderlich gehaltener Bedingungen für die Ausübung dieser Rechte.

ARTIKEL 13

FLUGSICHERHEIT

1. Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei angenommenen Sicherheitsstandards in allen die Luftfahrzeugbesatzungen, Luftfahrzeuge oder deren Betrieb betreffenden Bereichen verlangen. Diese Konsultationen finden innerhalb von dreißig (30) Tagen nach dem Ersuchen statt.

2. Stellt eine Vertragspartei nach derartigen Konsultationen fest, dass in einem dieser Bereiche die andere Vertragspartei Sicherheitsstandards, die wenigstens den zu dieser Zeit gemäß dem Abkommen festgelegten Mindeststandards entsprechen, nicht wirksam aufrecht erhält und anwendet, so informiert die erste Vertragspartei die andere Vertragspartei über diese Feststellungen ebenso wie über die zur Erfüllung dieser Mindeststandards als notwendig erachteten Schritte, und die andere Vertragspartei ergreift sodann entsprechende Abhilfemaßnahmen. Das Nichtergreifen geeigneter Maßnahmen seitens der anderen Vertragspartei innerhalb von fünfzehn (15) Tagen oder eines längeren vereinbarten Zeitraums gilt als Grund für die Anwendung von Absatz (5) von Artikel 3 (Namhaftmachung und Widerruf) dieses Abkommens.

3. Unbeschadet der in Artikel 33 des Abkommens genannten Verpflichtungen wird vereinbart, dass jedes von den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei für Luftverkehrsdienste in das oder aus dem Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei betriebene Luftfahrzeug während seines Aufenthalts im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einer Überprüfung durch die bevollmächtigten Vertreter der anderen Vertragspartei an Bord und rund um das Luftfahrzeug unterzogen werden kann, um sowohl die Gültigkeit der Papiere des Luftfahrzeugs sowie der Besatzungsmitglieder als auch den augenscheinlichen Zustand des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung zu überprüfen (in diesem Artikel

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

4. Sollte eine oder eine Reihe derartiger Vorfeldinspektion/en Anlass geben zu:

a) ernststen Bedenken, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht den zu dieser Zeit in Übereinstimmung mit dem Abkommen festgelegten Mindeststandards entspricht, oder

b) ernststen Bedenken, dass die zu diesem Zeitpunkt in Übereinstimmung mit dem Abkommen festgelegte Wartung nicht effektiv durchgeführt wird bzw. dass die Sicherheitsstandards nicht entsprechend angewendet werden,

steht es der die Inspektion durchführenden Vertragspartei im Sinne von Artikel 33 des Abkommens frei, daraus zu schließen, dass die Voraussetzungen, unter denen das Zeugnis bzw. die Erlaubnisscheine für das Luftfahrzeug oder für die Besatzung dieses Luftfahrzeugs ausgestellt oder für gültig erklärt wurden, bzw. die Auflagen für den Betrieb des Luftfahrzeugs, nicht wenigstens den in Übereinstimmung mit dem Abkommen festgelegten Mindeststandards entsprechen.

5. Für den Fall, dass der Zutritt zum Zwecke der Durchführung einer Vorfeldinspektion an einem von (einem) namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei betriebenen Luftfahrzeug gemäß Absatz (3) dieses Artikels von einem Vertreter des/der besagten Luftverkehrsunternehmen(s) verwehrt wird, steht es der anderen Vertragspartei frei, daraus zu schließen, dass dies zu ernststen Bedenken gemäß Absatz (4) oben Anlass gibt, und sodann die in diesem Absatz genannten Schlussfolgerungen zu ziehen.

6. Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebsbewilligung von einem oder mehreren Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei

unverzüglich auszusetzen oder abzuändern, falls die erste Vertragspartei aufgrund einer oder mehrerer Vorfeldinspektion(en), der Verweigerung des Zugangs zwecks Vorfeldinspektion, aufgrund von Konsultationen oder aus einem anderen Grund zu dem Schluss kommt, dass eine sofortige Maßnahme für die Sicherheit des Flugbetriebs unbedingt erforderlich ist.

7. Jede von einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit den oben genannten Absätzen (2) oder (6) getroffene Maßnahme wird beendet, sobald der Grund für das Ergreifen dieser Maßnahme wegfällt.

8. Sofern die Republik Österreich ein Luftverkehrsunternehmen namhaft gemacht hat, dessen gesetzliche Kontrolle von einem Mitgliedsstaat der Europäischen Union ausgeübt und aufrecht erhalten wird, gelten die Rechte der anderen Vertragspartei gemäß diesem Artikel gleichermaßen im Hinblick auf die Übernahme, Anwendung oder Aufrechterhaltung von Sicherheitsstandards durch den besagten anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union sowie im Hinblick auf die Betriebsbewilligung dieses Luftverkehrsunternehmens.

ARTIKEL 14

LUFTSICHERHEIT

1. Im Einklang mit ihren Rechten und Pflichten gemäß dem Völkerrecht bekräftigen die Vertragsparteien erneut, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der zivilen Luftfahrt vor widerrechtlichen Störungen zu schützen, fester Bestandteil dieses Abkommens ist.

2. Die Vertragsparteien handeln dabei insbesondere im Einklang mit den Bestimmungen folgender Übereinkommen:

a) Das Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen², unterzeichnet in Tokio am 14. September 1963;

b) Das Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen³, unterzeichnet in Den Haag am 16. Dezember 1970;

c) Das Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt⁴, unterzeichnet in Montreal am 23. September 1971;

d) Das Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen⁵, unterzeichnet in Montreal am 24. Februar 1988;

e) Das Übereinkommen über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zweck des Aufspürens⁶, unterzeichnet in Montreal am 1. März 1991,

sowie jede sonstige multilaterale Vereinbarung, welche die Sicherheit der Luftfahrt regelt und für beide Vertragsparteien verbindlich ist.

² Kundgemacht in BGBl. Nr. 247/1974, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 2/2008.

³ Kundgemacht in BGBl. Nr. 249/1974.

⁴ Kundgemacht in BGBl. Nr. 248/1974.

⁵ Kundgemacht in BGBl. Nr. 63/1990.

⁶ Kundgemacht in BGBl. III Nr. 135/1999, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 2/2008.

3. Die Vertragsparteien handeln in ihren beiderseitigen Beziehungen entsprechend den von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation festgelegten und dem Abkommen von Chicago als Anhänge hinzugefügten Luftsicherheitsstandards, sofern die besagten Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen von den Betreibern von in ihren Ländern eingetragenen Luftfahrzeugen oder den Betreibern von Luftfahrzeugen, welche ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien haben, oder, im Falle der Republik Österreich, von Betreibern von Luftfahrzeugen, die entsprechend der EU-Verträge in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassen sind und über gültige Betriebsgenehmigungen nach dem Recht der Europäischen Union verfügen, sowie von den Betreibern von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet, im Einklang mit diesen Luftsicherheitsstandards zu handeln.

4. Die Vertragsparteien gewähren einander auf Verlangen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge und sonstige widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie alle sonstigen Bedrohungen der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

5. Beide Vertragsparteien kommen überein, ihre Betreiber von Luftfahrzeugen dazu zu verpflichten, beim Ausflug aus dem oder dem Aufenthalt im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei die Luftfahrtsicherheitsbestimmungen gemäß dem im jeweiligen Land geltenden Recht, einschließlich im Falle der Republik Österreich des Rechts der Europäischen Union, einzuhalten.

6. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass innerhalb ihres Hoheitsgebiets geeignete Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzungen, Handgepäck und zur Durchführung geeigneter Sicherheitsprüfungen von Gepäck, Fracht, Post und Bordvorräten vor und während des Einsteigens bzw. Beladens wirksam angewandt werden.

7. Jede Vertragspartei sagt außerdem eine wohlwollende Prüfung jedes Ersuchens der anderen Vertragspartei bezüglich angemessener besonderer Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung zu.

8. Im Falle einer tatsächlichen oder drohenden widerrechtlichen Inbesitznahme von Zivilluftfahrzeugen oder von sonstigen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit von Luftfahrzeugen, ihren Fluggästen und Besatzungen, von Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen, unterstützen die Vertragsparteien einander durch Erleichterung der Kommunikation und sonstige geeignete Maßnahmen, die der schnellen und sicheren Beendigung eines solchen Zwischenfalls oder einer solchen Bedrohung dienen.

9. Hat eine Vertragspartei triftige Gründe anzunehmen, dass die andere Vertragspartei von den Luftfahrtsicherheitsbestimmungen dieses Artikels abweicht, können die Luftfahrtbehörden von dieser Vertragspartei unverzüglich Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei verlangen. Diese Konsultationen müssen innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Eingang einer solchen Aufforderung einer Vertragspartei beginnen. Die Nichterzielung einer zufrieden stellenden Einigung innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach dem Datum der Aufforderung gilt als Grund für die Anwendung von Absatz (5) des Artikels 3 dieses Abkommens (Namhaftmachung und Widerruf). Wenn eine Notlage dies erfordert, kann jede Vertragspartei vor Ablauf eines Monats vorläufige Maßnahmen ergreifen.

ARTIKEL 15

BEREITSTELLUNG VON STATISTIKEN

Die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei stellen, vorbehaltlich der geltenden Gesetze und Rechtsvorschriften einer jeden Vertragspartei, den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei nach deren Ersuchen solche statistischen Unterlagen zur Verfügung, wie sie vernünftigerweise zu Informationszwecken erforderlich sind.

ARTIKEL 16

KONSULTATIONEN

1. Auf Wunsch einer Vertragspartei konsultieren die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien einander von Zeit zu Zeit, um eine enge Zusammenarbeit betreffend alle Fragen im Zusammenhang mit der Auslegung und Anwendung dieses Abkommens sicherzustellen.
2. Diese Konsultationen beginnen innerhalb eines Zeitraums von sechzig (60) Tagen ab Ersuchen einer Vertragspartei.

ARTIKEL 17

ABÄNDERUNGEN

1. Wenn eine Vertragspartei es für wünschenswert erachtet, eine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so kann sie jederzeit um Konsultationen mit der anderen Vertragspartei ersuchen. Diese Konsultationen, die durch Gespräche zwischen den Luftfahrtbehörden vorbereitet werden können, beginnen innerhalb eines Zeitraums von sechzig (60) Tagen ab Ersuchen, sofern nicht beide Vertragsparteien eine Verlängerung dieses Zeitraums vereinbaren.

2. Auf diese Weise vereinbarte Abänderungen werden von jeder Vertragspartei gebilligt und treten am ersten Tag des zweiten Monats in Kraft, der auf den Monat folgt, in dem die beiden Vertragsparteien sich durch einen Austausch diplomatischer Noten darüber verständigt haben, dass die Voraussetzungen für ihr Inkrafttreten gemäß ihren jeweiligen rechtlichen Verfahren erfüllt sind.

3. Abänderungen des Anhangs dieses Abkommens können direkt zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden und treten in Kraft, sobald sie durch einen Austausch diplomatischer Noten bestätigt wurden.

ARTIKEL 18

STREITBEILEGUNG

1. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten zwischen den Vertragsparteien bezüglich der Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens versuchen die Vertragsparteien, diese zunächst auf dem Verhandlungswege beizulegen.

2. Wenn es den Vertragsparteien nicht gelingt, eine Einigung auf dem Verhandlungswege herbeizuführen, können sie vereinbaren, die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsrichter zur Entscheidung vorzutragen, oder sie auf Wunsch einer Vertragspartei einem aus drei Schiedsrichtern bestehenden Schiedsgericht zur Entscheidung vorzulegen, wobei jede Vertragspartei je einen Schiedsrichter benennt und der dritte von den beiden derart benannten Schiedsrichtern bestellt wird.

3. Jede Vertragspartei bestellt einen Schiedsrichter innerhalb eines Zeitraums von sechzig (60) Tagen nach Erhalt einer von der anderen Vertragspartei auf diplomatischem Wege übermittelten Notifikation, in der diese um eine schiedsgerichtliche Beilegung der Meinungsverschiedenheit ersucht, und der dritte Schiedsrichter wird innerhalb von weiteren sechzig (60) Tagen bestellt.

4. Wenn eine der Vertragsparteien innerhalb der genannten Frist keinen Schiedsrichter bestellt oder der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der genannten Frist bestellt wird, kann der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation von einer Partei ersucht werden, je nach Erfordernis einen oder mehrere Schiedsrichter zu bestellen. In diesem Falle ist der dritte Schiedsrichter Angehöriger eines Drittstaates, sitzt dem Schiedsgericht vor und legt den Ort der Schiedsgerichtsverhandlung fest. Wenn der Präsident der Ansicht ist, dass dieser Schiedsrichter Angehöriger eines Staates ist, der im Hinblick auf die

Meinungsverschiedenheit nicht als neutral anzusehen ist, nimmt der dienstälteste Vizepräsident, der nicht aus demselben Grund auszuschließen ist, die Bestellungen vor. Das Schiedsgericht trifft seine Entscheidung durch Stimmenmehrheit.

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

6. Für den Fall, dass bzw. solange eine Vertragspartei einer gemäß Absatz (2) dieses Artikels ergangenen Entscheidung nicht Folge leistet, kann die andere Vertragspartei Rechte oder Vorrechte, die sie der in Verzug befindlichen Vertragspartei oder einem in Verzug befindlichen namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen kraft dieses Abkommens eingeräumt hat, einschränken, aussetzen oder widerrufen.

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

ARTIKEL 19

KÜNDIGUNG

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich auf diplomatischem Wege ihren Entschluss bekannt geben, dieses Abkommen zu kündigen. Eine solche Benachrichtigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde zu übermitteln.

2. In einem solchen Fall tritt das Abkommen zwölf (12) Monate nach dem Zeitpunkt des Erhalts der Kündigung durch die andere Vertragspartei außer Kraft, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieses Zeitraums einvernehmlich zurückgezogen wird. Bei Nichtvorliegen einer Empfangsbestätigung seitens der anderen Vertragspartei gilt die Kündigung vierzehn (14) Tage nach Erhalt der Kündigung durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation als eingegangen.

ARTIKEL 20

REGISTRIERUNG

Dieses Abkommen sowie Änderungen desselben sind bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zu registrieren.

ARTIKEL 21**INKRAFTTRETEN**

Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Monat, in dem die beiden Vertragsparteien einander durch auf diplomatischem Wege übermittelten Notifikation darüber informiert haben, dass die Voraussetzungen gemäß ihrer jeweiligen gesetzlichen Verfahren für das Inkrafttreten erfüllt sind, in Kraft.

Zu Urkund dessen haben die von den jeweiligen Regierungen dazu gehörig befugten unterfertigten Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen in zweifacher Ausfertigung in Vientiane am 22. März 2025 in deutscher, laotischer und englischer Sprache, wobei alle Texte gleichermaßen authentisch sind. Bei unterschiedlicher Auslegung der Bestimmungen dieses Abkommens ist der englische Wortlaut maßgebend.

**FÜR DIE ÖSTERREICHISCHE
BUNDSEREGIERUNG**

**FÜR DIE REGIERUNG DER
DEMOKRATISCHEN VOLKSREPUBLIK
LAOS**

Wilhelm DONKO

Ngampasong MUONGMANY

Außerordentlicher und bevollmächtigter Botschafter
der Republik Österreich in der
Demokratischen Volksrepublik Laos

Minister für öffentliche Arbeiten und Verkehr der
Demokratischen Volksrepublik Laos

A N H A N G

Abschnitt I:

- A. Das/Die von der Republik Österreich namhaft gemachte/n Luftverkehrsunternehmen ist/sind berechtigt, Linienluftverkehrsdienste in beiden Richtungen auf den nachstehend genannten Flugstrecken zu betreiben:

Ausgangspunkte:	Zwischenpunkte:	Zielpunkte:	Punkte darüber hinaus:
Punkte in Österreich	Alle Punkte	Punkte in der VR Laos	Alle Punkte

- B. Das/Die von der VR Laos namhaft gemachte/n Luftverkehrsunternehmen ist/sind berechtigt, Linienluftverkehrsdienste in beiden Richtungen auf den nachstehend genannten Flugstrecken zu betreiben:

Ausgangspunkte:	Zwischenpunkte:	Zielpunkte:	Punkte darüber hinaus:
Punkte in der VR Laos	Alle Punkte	Punkte in Österreich	Alle Punkte

Abschnitt II:

Alle Zwischenpunkte und Punkte darüber hinaus können von dem/den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen einer jeden Vertragspartei ohne Ausübung der Verkehrsrechte der Fünften Luftfreiheit bedient werden.

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

Abschnitt III:

Luftverkehrsunternehmen beider Parteien können auf allen Flügen nach Belieben:

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

- (b) verschiedene Flugnummern innerhalb eines Fluges kombinieren
- (c) Zwischenlandepunkte und Punkte danach wie in Absatz 1 dieses Anhangs angegeben, sowie Punkte in den Hoheitsgebieten der Parteien in beliebiger Kombination und Reihenfolge bedienen;
- (d) Landungen an beliebigen Punkten unterlassen;
- (e) an jedem beliebigen Punkt Verkehr von jedem ihrer Luftfahrzeuge auf ein anderes ihrer Luftfahrzeuge verlagern;
- (f) Zwischenlandungen an beliebigen Punkten innerhalb oder außerhalb des Gebietes der Vertragsparteien durchführen;
- (g) Transitverkehr über das Gebiet der jeweils anderen Vertragspartei durchführen; und
- (h) Verkehr ungeachtet seines Ursprungs in ein und demselben Luftfahrzeug kombinieren.