

LUFTVERKEHRSABKOMMEN

ZWISCHEN

DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG

UND

DER REGIERUNG DES COMMONWEALTH DER

BAHAMAS

Index der Artikel

Präambel

Artikel 1	Begriffsbestimmungen
Artikel 2	Gewährung 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	Handelsvertretungen und kommerzielle Möglichkeiten
Artikel 12	Kapazität und fairer Wettbewerb
Artikel 13	Luftsicherheit
Artikel 14	Sicherheit in der Luftfahrt
Artikel 15	Soziale Aspekte
Artikel 16	Umweltschutz
Artikel 17	Bereitstellung von Statistiken
Artikel 18	Konsultationen
Artikel 19	Änderungen
Artikel 20	Beilegung von Streitigkeiten
Artikel 21	Beendigung
Artikel 22	Registrierung
Artikel 23	Inkrafttreten

Anhang

PRÄAMBEL

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung der Bahamas, nachstehend „Vertragsparteien“ genannt, sind Vertragsparteien des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt¹, das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegt wurde;

in dem Bestreben, den internationalen Luftverkehr sicher und geordnet zu gestalten und die internationale Zusammenarbeit bei diesem Verkehr in größtmöglichem Umfang zu fördern, und

in dem Wunsch, ein Abkommen zur Förderung der Entwicklung von (Linien-)Flugdiensten zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen,

haben sich wie folgt geeinigt:

ARTIKEL 1 DEFINITIONEN

Für die Zwecke dieses Abkommens:

- a)** Der Begriff „Luftfahrtbehörden“ bezeichnet im Falle der österreichischen Bundesregierung das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und im Falle der Regierung der Bahamas die Zivilluftfahrtbehörde der Bahamas oder 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“ bezeichnet den internationalen Linienflugverkehr auf der/den im Anhang zu diesem Abkommen angegebenen Strecke(n) zur Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post;

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

c) Die Ausdrücke „Luftverkehrsdienst“, „internationaler Luftverkehrsdienst“, „Luftfahrtunternehmen“ und „Zwischenlandung für andere als Verkehrszwecke“ haben die ihnen in Artikel 96 des Übereinkommens zugewiesene Bedeutung;

d) Der Begriff „Anhang“ bezeichnet den Anhang zu diesem Abkommen 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 bedeutet die verfügbare Nutzlast des auf diesen Diensten eingesetzten Luftfahrzeugs, multipliziert mit der Häufigkeit, mit der dieses Luftfahrzeug in einem bestimmten Zeitraum auf einer Strecke oder einem Streckenabschnitt eingesetzt wird.

f) Der Ausdruck „Abkommen“ bezeichnet 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) dieses Abkommens, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien anwendbar sind;

g) Der Begriff „benanntes Luftfahrtunternehmen“ bezeichnet jedes Luftfahrtunternehmen, das gemäß Artikel 3 dieses Abkommens benannt und zugelassen wurde;

h) Der Begriff „intermodaler Verkehr“ bezeichnet die öffentliche entgeltliche oder gemietete Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post mit Luftfahrzeugen und einem oder mehreren Landverkehrsträgern, getrennt oder in Kombination;

i) Der Begriff „Preis“ bedeutet:

- (i) „Flugpreise“, die Luftfahrtunternehmen oder deren Agenten oder anderen Flugscheinverkäufern 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 für Vermittlungs- und andere Hilfsdienste; 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 für Agenturen und andere Hilfsdienste gelten.

Diese Definition umfasst gegebenenfalls die Beförderung auf dem Landweg in Verbindung mit dem internationalen Luftverkehr und die Bedingungen, die für ihre Anwendung gelten.

j) Der Begriff „Selbstabfertigung“ bezeichnet eine Situation, in der der Flughafenutzer 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 Flughafenutzer untereinander nicht als Dritte, wenn:

- (i) die eine Partei die Mehrheit in der anderen besitzt oder
- (ii) ein einziges Gremium über eine Mehrheitsbeteiligung an beiden verfügt.

k) Der Ausdruck „spezifizierte Strecke“ bedeutet eine im Anhang zu diesem Abkommen genannte Strecke.

l) Der Begriff „staatliche Subvention oder Unterstützung“ bezeichnet die unmittelbare oder mittelbare Bereitstellung von Unterstützung auf diskriminierender Grundlage für ein benanntes Luftfahrtunternehmen durch den Staat oder 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 der eingesetzten öffentlichen Mittel, Steuerbefreiungen, Ausgleichszahlungen für finanzielle Belastungen durch die Behörden oder diskriminierenden Zugang zu Flughafeneinrichtungen, Treibstoffen oder anderen angemessenen Einrichtungen, die für den normalen Betrieb von Luftverkehrsdiensten erforderlich sind, handeln.

m) Der Begriff „Territorium“ hat die ihm in Artikel 2 des Übereinkommens zugewiesene Bedeutung;

n) Der Begriff „Benutzungsgebühren“ bezeichnet 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 bezeichneten Luftfahrtunternehmen zu verstehen.

q) Verweise in diesem Abkommen auf die EU-Verträge sind als Verweise 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.

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 die folgenden Rechte:

(a) das Recht, das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen („Rechte der ersten Freiheit“), und

(b) das Recht, in deren Hoheitsgebiet zu nicht gewerblichen Zwecken Landungen durchzuführen (Rechte der „zweiten Freiheit“).

(c) Das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei an den im Anhang genannten Punkten Landungen durchzuführen, um Fluggäste, Gepäck, Fracht einschließlich Post, die für einen oder mehrere Punkte im Gebiet der ersten Vertragspartei bestimmt sind oder von dort kommen, einzeln oder zusammen an Bord zu nehmen und aussteigen zu lassen („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 Vereinbarung 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 angegebenen 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 Benachrichtigung 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 in der Lage ist, die in den Gesetzen und Vorschriften, die von den genannten Behörden in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens von Chicago auf den Betrieb internationaler Flugverkehrsdienste angewandt werden, festgelegten Bedingungen zu erfüllen.

4. Nach Erhalt einer solchen Benennung erteilt die andere Vertragspartei die entsprechenden Genehmigungen und Erlaubnisse mit möglichst geringer Verzögerung, sofern:

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

- (i)** Das Luftfahrtunternehmen im Hoheitsgebiet der Republik Österreich im Rahmen der EU-Verträge niedergelassen ist und über eine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union verfügt; und
- (ii)** der Mitgliedstaat der Europäischen Union, der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständig ist, 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 mehrheitlich im Besitz von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder von Staaten der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder von Staatsangehörigen dieser Staaten befindet und von diesen tatsächlich kontrolliert wird.

(b) Im Falle eines von den Bahamas benannten Luftfahrtunternehmens:

- (i)** Das Luftfahrtunternehmen ist im Hoheitsgebiet der Bahamas niedergelassen und verfügt über eine gültige Betriebsgenehmigung nach dem geltenden Recht von den Bahamas; und

- (ii) Die Bahamas üben eine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen aus und sind für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständig; und
- (iii) das Luftfahrtunternehmen befindet sich in unmittelbarem oder mehrheitlichem Besitz und wird tatsächlich von den Bahamas und/oder ihren Staatsangehörigen kontrolliert.

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) das Luftfahrtunternehmen 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 mehrheitlich 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 den Bahamas benannten Luftfahrtunternehmens:

- (i) das Luftfahrtunternehmen ist nicht im Hoheitsgebiet der Bahamas niedergelassen oder verfügt nicht über eine gültige Betriebsgenehmigung nach dem geltenden Recht der Bahamas; oder

- (ii) die Bahamas keine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen ausüben oder aufrechterhalten oder die Bahamas nicht für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständig sind; oder
- (iii) das Luftfahrtunternehmen befindet sich nicht im direkten oder mehrheitlichen Besitz der Bahamas und/oder ihrer Staatsangehörigen oder wird nicht tatsächlich von diesen kontrolliert.

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

7. Sofern nicht sofortige Maßnahmen erforderlich sind, um einen Verstoß gegen die oben genannten Gesetze und Vorschriften zu verhindern, oder sofern nicht der faire Wettbewerb, die Sicherheit oder die Gefahrenabwehr Maßnahmen gemäß Artikel 12 (Kapazität und fairer Wettbewerb), Artikel 13 (Luftsicherheit) oder Artikel 14 (Sicherheit in der Luftfahrt) erfordern, werden die in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten 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 benannten Luftfahrtunternehmen beim Einflug in das Gebiet der ersten Vertragspartei, beim Überfliegen, beim Aufenthalt im Gebiet der zweiten Vertragspartei und beim Abflug aus dem Gebiet der ersten Vertragspartei.

2. Die Rechts- und Verwaltungsvorschriften einer Vertragspartei über die Einreise in ihr Gebiet, den Aufenthalt dort und die Ausreise von Fluggästen, Besatzungen, Fracht oder Post, wie etwa

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 der anderen Vertragspartei die Durchführung von Maßnahmen (z. B. den Einsatz von Dokumentenspezialisten) in ihrem Gebiet, um sicherzustellen, dass nur Fluggäste mit gültigen Reisedokumenten befördert werden, die für die Einreise in oder die Durchreise durch das Gebiet der anderen Vertragspartei erforderlich sind.

4. 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 Schmiermittelvorräte 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 verbleiben.

2. Darüber hinaus sind von denselben Zöllen und Steuern mit Ausnahme der erbrachten Leistung entsprechenden Abgaben auch folgende Gegenstände befreit

- (a)** Bordvorräte, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei innerhalb der von den zuständigen Behörden dieser Vertragspartei festgelegten Grenzen an Bord genommen werden und zum Verbrauch an Bord des Luftfahrzeugs bestimmt sind, das auf einer bestimmten Strecke der anderen Vertragspartei eingesetzt wird;

- (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)** Treibstoff und Schmiermittel, die zur Versorgung von Luftfahrzeugen bestimmt sind, die von dem/den benannten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei auf einer bestimmten Strecke eingesetzt werden, selbst wenn diese während des Überflugs des Hoheitsgebiets der Vertragspartei, in dem sie an Bord genommen wurden, verbraucht 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

STEUERN

1. Gewinne aus dem Betrieb von Luftfahrzeugen im internationalen Verkehr können nur im Gebiet der Vertragspartei besteuert werden, in der sich der Ort der tatsächlichen Geschäftsleitung des Unternehmens befindet.

2. Vermögen, 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 Einkommens- und Vermögenssteuer, so sind die Bestimmungen dieses Abkommens maßgebend.

ARTIKEL 7

BENUTZERGEBÜHREN

1. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass die Nutzungsgebühren, die ihre für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei für die Nutzung von Flugnavigations- und Flugverkehrskontrolldiensten, Flughafeninfrastruktur, Luftsicherheits- und damit zusammenhängenden Einrichtungen und Diensten auferlegen können, gerecht, angemessen, nicht ungerechtfertigterweise diskriminierend sowie gleichmäßig auf die Nutzerkategorien aufgeteilt sind. Diese Gebühren können die vollen Kosten widerspiegeln, die den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden/Stellen durch die Bereitstellung geeigneter Flughafen- und Luftsicherheitseinrichtungen und -dienste auf dem betreffenden Flughafen oder innerhalb des Flughafensystems entstehen, dürfen diese jedoch nicht überschreiten. Diese Gebühren können eine angemessene Kapitalrendite nach Abschreibung enthalten. Einrichtungen und Dienste, für die Nutzungsgebühren erhoben werden, sind auf einer effizienten und wirtschaftlich angemessenen Grundlage bereitzustellen. In jedem Fall sind diese Gebühren den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei zu Bedingungen aufzuerlegen, die nicht ungünstiger sind als die günstigsten Bedingungen, die jedem anderen Luftfahrtunternehmen zum Zeitpunkt der Gebührenerhebung gewährt werden.

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 fördert, 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 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 (Beilegung von Streitigkeiten) dieses Abkommens wird keine der Vertragsparteien als gegen eine Bestimmung dieses Artikels verstoßend angesehen, es sei denn:

- (a)** sie es unterlässt, innerhalb eines angemessenen Zeitraums eine Überprüfung der von der anderen Partei beanstandeten Abgabe oder Praxis vorzunehmen, oder
- (b)** sie nach einer solchen Überprüfung nicht alle in ihrer Macht stehenden Maßnahmen ergreift, um eine mit diesem Artikel unvereinbare Gebühr 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 Flughafenbereich 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 sonstigen Vorschriften einer Vertragspartei, im Fall der Republik Österreich auch mit den Gesetzen und sonstigen 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 regulatorische 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 worden sind, für Flüge über ihrem eigenen Gebiet 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.

Das Eingreifen der Vertragsparteien ist auf folgende Fälle 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 benannten Luftfahrtunternehmen vor Preisen, die aufgrund direkter oder indirekter staatlicher Subventionierung oder Unterstützung künstlich niedrig sind.

2. Die Preise für den internationalen Linienflugverkehr zwischen den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien müssen nicht gemeldet 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 KOMMERZIELLE MÖGLICHKEITEN

1. Vertretung des Luftfahrtunternehmens

Die von jeder Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen sind berechtigt:

- (a)** im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Büros für die Förderung des Luftverkehrs und den Verkauf von Flugscheinen sowie, in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften der anderen Vertragspartei, andere für die Durchführung des Luftverkehrs erforderliche Einrichtungen zu errichten die Erbringung von Luftverkehrsleistungen;
- (b)** im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften dieser anderen Vertragspartei über Einreise, Aufenthalt und Beschäftigung das für die Erbringung von Luftverkehrsleistungen erforderliche leitende, kaufmännische, technische, betriebliche und sonstige Fachpersonal einzuführen und zu unterhalten.
- (c)** Dieser Personalbedarf kann nach Wahl der benannten Luftfahrtunternehmen durch eigenes Personal beliebiger Staatsangehörigkeit oder durch Inanspruchnahme der Dienste anderer Organisationen, Unternehmen 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 sonstigen Vorschriften erteilt jede Vertragspartei den in Absatz 1 genannten Vertretern und Mitarbeitern so bald wie möglich die erforderlichen Arbeitserlaubnisse, nationalen Arbeitsvisa, Aufenthaltserlaubnisse oder gegebenenfalls andere ähnliche Dokumente, sofern alle Voraussetzungen 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 Übertragung von Mitteln und Einnahmen

- (a)** Jedes benannte Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei kann den Verkauf von Luftbeförderungen 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, Einkünfte aus dem Gebiet der anderen Vertragspartei in frei konvertierbare Währungen umzurechnen und vom Gebiet der anderen Vertragspartei in sein Heimatgebiet oder in das Land oder die Länder seiner Wahl gemäß den geltenden Rechtsvorschriften zu überweisen. Die Konvertierung und Überweisung ist unverzüglich und ohne diesbezügliche Beschränkungen oder Besteuerung zu dem amtlichen 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 bezeichneten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei solche Ausgaben im Gebiet der anderen Vertragspartei in frei konvertierbaren Währungen in Übereinstimmung mit den örtlichen Währungsvorschriften bezahlen.

3. Bodenabfertigung

Vorbehaltlich der Gesetze und sonstigen Vorschriften jeder Vertragspartei, einschließlich im Falle Österreichs des Rechts der Europäischen Union, hat jedes benannte Luftfahrtunternehmen im Gebiet der anderen Vertragspartei das Recht, unter konkurrierenden Anbietern, die Bodenabfertigungsdienste erbringen, ganz oder teilweise auszuwählen oder nach eigenem Ermessen seine eigene Bodenabfertigung durchzuführen („Selbstabfertigung“). Wird die Selbstabfertigung durch Gesetze und sonstigen Vorschriften eingeschränkt oder ausgeschlossen und besteht kein wirksamer Wettbewerb zwischen Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten, so wird jedes benannte Luftfahrtunternehmen hinsichtlich seines Zugangs zur Selbstabfertigung und zu Bodenabfertigungsdiensten, die von einem oder mehreren Anbietern erbracht werden, auf nichtdiskriminierende Weise behandelt.

4. Leasing

Die benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei haben das Recht, die vereinbarten Dienste auf den festgelegten Strecken unter Verwendung von Luftfahrzeugen (oder Luftfahrzeugen und Besatzungen) zu erbringen, die von einem beliebigen Unternehmen, einschließlich anderer Luftfahrtunternehmen, geleast wurden, sofern sie von den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien die Genehmigung erhalten haben, die Luftfahrzeuge (oder Luftfahrzeuge und Besatzungen) auf dieser Grundlage einzusetzen. Im Falle der Republik Österreich gelten keine Beschränkungen für das Wet-Lease-Verfahren, sofern Leasinggeber und Leasingnehmer gemäß der Wet-Lease-Vereinbarung EU-Luftfahrtunternehmen sind, von denen a) eines die Mehrheit an dem anderen hält oder b) eine einzige Stelle eine Mehrheitsbeteiligung an beiden hat.

5. Code Anteil

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

(a) ein oder mehrere benannte Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien; und

(b) ein oder mehrere benannte Luftfahrtunternehmen eines Drittlandes; und

(c) alle Anbieter von Land- oder Seeverkehrsdienstleistungen;

unter der Voraussetzung, dass i) alle beteiligten Verkehrsunternehmen über die entsprechende Genehmigung verfügen und ii) die Vereinbarungen die normalerweise für solche Vereinbarungen geltenden Anforderungen in Bezug auf Sicherheit und Wettbewerb erfüllen. Bei Personenbeförderungen, die im Rahmen von Codesharing 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 von 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 Verlader 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) ein einziges Unternehmen die Mehrheit der Anteile der beiden Parteien besitzt.

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 durch dieses Abkommen geregelten internationalen Luftverkehrs ein.

2. Jede Vertragspartei gestattet jedem benannten 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 den von der anderen Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmen betrieben wird/werden, es sei denn, dies ist aus zollrechtlichen, technischen, betrieblichen oder umweltbezogenen Gründen unter einheitlichen Bedingungen im Einklang mit Artikel 15 des Übereinkommens erforderlich.

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 in Verbindung mit einem oder mehreren anderen Luftfahrtunternehmen oder allein, 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 Unterstützungen für Dienste, die im Rahmen dieses Abkommens

durchgeführt werden, so verlangt sie von diesem Luftfahrtunternehmen, die Subventionen oder Unterstützungen in seiner Rechnungslegung klar und gesondert auszuweisen.

7. Hat eine Vertragspartei begründete Bedenken, dass die von ihr benannten Luftfahrtunternehmen diskriminiert werden oder unlauteren Praktiken ausgesetzt sind oder dass eine von der anderen Vertragspartei in Betracht gezogene oder gewährte Subvention oder Unterstützung die fairen und gleichen Chancen der Luftfahrtunternehmen der ersten Vertragspartei im Wettbewerb bei der Erbringung internationaler Luftverkehrsdienste 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 von Bedingungen abhängig zu machen, die sie für erforderlich hält.

ARTIKEL 13

LUFTSICHERHEIT

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 Gebiet nicht tatsächlich Sicherheitsnormen aufrechterhält und anwendet, die mindestens den zu diesem Zeitpunkt gemäß dem Abkommen von Chicago 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 von Chicago genannten Verpflichtungen wird vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, das von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei im Verkehr nach oder von dem Gebiet der anderen Vertragspartei betrieben wird, 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. Gibt eine solche Vorfeldinspektion oder eine Reihe von Vorfeldinspektionen Anlass zu:

(a) ernsthafte Bedenken, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht den zu diesem Zeitpunkt gemäß dem Abkommen von Chicago festgelegten Mindeststandards entspricht, oder

(b) die ernsthafte Besorgnis, dass es an einer wirksamen Aufrechterhaltung und Verwaltung der zu diesem Zeitpunkt gemäß dem Abkommen von Chicago festgelegten Sicherheitsstandards mangelt,

so steht es der Vertragspartei, die die Inspektion durchführt, für die Zwecke des Artikels 33 des Abkommens von Chicago frei, den Schluss zu ziehen, dass die Anforderungen, unter denen das Luftfahrzeugzeugnis oder die Lizenzen für das Luftfahrzeug oder die Besatzung des Luftfahrzeugs erteilt oder gültig gemacht wurden, oder die Anforderungen, unter denen das Luftfahrzeug betrieben wird, nicht den nach dem Abkommen von Chicago 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 nach den Absätzen 2 oder 6 wird eingestellt, sobald die Grundlage für diese Maßnahme nicht mehr besteht.

8. Hat die Republik Österreich ein Luftfahrtunternehmen benannt, 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

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 folgenden Bestimmungen:

(a) Das am 14. September 1963 in Tokio unterzeichnete Übereinkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen²;

(b) Das am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichnete Übereinkommen zur Bekämpfung der rechtswidrigen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen³;

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

(d) Das am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichnete Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher Gewalttätigkeiten auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen⁵;

(e) Das am 1. März 1991 in Montreal unterzeichnete Übereinkommen über die Kennzeichnung von Plastiksprengstoffen zum Zwecke des Aufspürens⁶,

und alle anderen multilateralen Übereinkünfte zur Sicherheit in der Luftfahrt, die für beide Vertragsparteien verbindlich sind.

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 gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aufgestellten und als Anhänge des Abkommens von Chicago bezeichneten Sicherheitsbestimmungen, soweit diese Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind; Sie verlangen, dass die Betreiber von Luftfahrzeugen, die in ihrem Register eingetragen sind, oder die Betreiber von Luftfahrzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt im Gebiet der Vertragsparteien haben, oder im Fall der Republik Österreich die Betreiber von Luftfahrzeugen, die in ihrem Gebiet nach den EU-Verträgen 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 Gebiet der anderen Vertragspartei oder während des Aufenthalts im Gebiet der anderen Vertragspartei Sicherheitsvorschriften zu beachten, die dem geltenden Recht des Landes, im Fall der Republik Österreich auch dem Recht der Europäischen Union, entsprechen.

6. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Hoheitsgebiet 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 ferner wohlwollend jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um angemessene besondere Sicherheitsmaßnahmen, um einer besonderen Bedrohung zu begegnen.

8. Kommt es zu einem Zwischenfall oder einem drohenden Zwischenfall im Zusammenhang mit der widerrechtlichen Inbesitznahme von Zivilluftfahrzeugen oder anderen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, von Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen, so unterstützen die Vertragsparteien einander durch Erleichterung der Kommunikation und andere geeignete Maßnahmen, die darauf abzielen, einen solchen Zwischenfall oder eine solche Gefahr rasch und sicher zu beenden.

9. Hat eine Vertragspartei begründeten Anlass 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 die Wichtigkeit der Berücksichtigung der Auswirkungen dieses Abkommens auf Arbeit, Beschäftigung und Arbeitsbedingungen an. 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 der Zivilluftfahrt.

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. Die Vertragsparteien fördern die Ziele der IAO-Agenda für menschenwürdige Arbeit und der IAO-Erklärung über soziale Gerechtigkeit für eine faire Globalisierung (2008) in der bis 2022 geänderten Fassung sowie die Schlussfolgerungen und Empfehlungen der IAO zur Förderung menschenwürdiger Arbeit, um einen grünen, nachhaltigen und integrativen Wirtschaftsaufschwung für den Zivilluftfahrtsektor zu gestalten, die auf der IAO-Fachtagung im April 2023 in Genf verabschiedet wurden.

6. Die Vertragsparteien sollen die Chancengleichheit und die Gleichbehandlung aller, insbesondere der Frauen, fördern, unter anderem durch die Beseitigung von geschlechtsspezifischen Vorurteilen und durch eine Politik, die Frauen den Zugang zur Arbeit und den beruflichen Aufstieg in technische Funktionen, akkreditierte Funktionen und Führungspositionen ermöglicht.

7. Jede Vertragspartei wird kontinuierliche und nachhaltige Anstrengungen unternehmen, um die grundlegenden IAO-Übereinkommen zu ratifizieren, soweit dies noch nicht geschehen ist.

ARTIKEL 16 UMWELTSCHUTZ

1. Die Vertragsparteien unterstützen den Schutz der Umwelt, indem sie die nachhaltige Entwicklung des Luftverkehrs fördern und die erheblichen Umweltauswirkungen des Luftverkehrs, einschließlich der Treibhausgasemissionen, der Schadstoffemissionen und des

Lärms, wirksam bekämpfen. Sie verpflichten sich, diese Ziele durch Unterstützung der Entwicklung wirksamer globaler Normen durch die ICAO und durch geeignete innerstaatliche Maßnahmen im Einklang mit ihren Rechten und Pflichten nach dem Völkerrecht zu verfolgen.

2. Die Vertragsparteien bekräftigen ihr Engagement für das Ziel des Pariser Übereinkommens, die globale Erwärmung auf deutlich unter 2 Grad Celsius, vorzugsweise auf 1,5 Grad Celsius oder weniger, gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Sie kommen überein, zur Erreichung dieses Ziels beizutragen, indem sie die mit dem Luftverkehr verbundenen Treibhausgas- und Nicht-CO₂-Emissionen begrenzen.

3. Die Vertragsparteien bekräftigen ihre Unterstützung für das auf der 41. Tagung der ICAO-Vollversammlung beschlossene langfristige Ziel, die Kohlendioxidemissionen bis zum Jahr 2050 auf Null zu reduzieren, und werden sich darum bemühen, dieses Ziel zu erreichen. Sie kommen überein, bei der Entwicklung und Umsetzung geeigneter Maßnahmen zur Erreichung dieses Ziels zusammenzuarbeiten.

4. Die Vertragsparteien erkennen an, dass die Bewältigung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs und die Verfolgung seiner nachhaltigen Entwicklung eine Reihe von Maßnahmen erfordern, darunter Verbesserungen der Flugzeugtechnologie, betriebliche Verbesserungen, die Einführung nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF) und marktgestützte Maßnahmen. Die Vertragsparteien werden sich insbesondere an Kompensationsmaßnahmen im Rahmen des ICAO-Programms zur Kompensation und Reduzierung von Kohlenstoffemissionen in der internationalen Luftfahrt (CORSIA) beteiligen.

5. Die Vertragsparteien verpflichten sich, bei der Unterstützung von Umwelt- und Nachhaltigkeitsmaßnahmen auf Ebene der ICAO zusammenzuarbeiten. Insbesondere verpflichten sie sich, den von der dritten ICAO-Konferenz über Luftfahrt und alternative Kraftstoffe (CAAF/3) am 24. November 2023 angenommenen globalen Rahmen umzusetzen.

6. Die Vertragsparteien verpflichten sich, Maßnahmen zu entwickeln, die die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF) in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet fördern und ausweiten. Sie kommen überein, sich gegenseitig über die getroffenen Maßnahmen und die damit verbundenen bewährten Verfahren zu informieren. Die Vertragsparteien kommen ferner

überein, einen Beitrag zu regionalen und internationalen Maßnahmen zu leisten, die darauf abzielen, die Verfügbarkeit und den Einsatz von SAF zu erhöhen.

7. Die Vertragsparteien kommen überein, ihre Zusammenarbeit bei Umweltmaßnahmen im Luftverkehr durch den Austausch von Informationen und einen regelmäßigen Dialog fortzusetzen und zu verstärken.

8. Dieses Abkommen ist nicht so auszulegen, als schränke es die Befugnis der zuständigen Behörden einer Vertragspartei ein, alle geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, um die Umweltauswirkungen von Luftverkehrsdiensten zu verhindern oder ihnen auf andere Weise zu begegnen, sofern diese Maßnahmen in vollem Umfang mit ihren Rechten und Pflichten nach dem Völkerrecht, einschließlich des Abkommens von Chicago, in Einklang stehen und ohne Unterschied der Staatsangehörigkeit angewendet 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 jeder Vertragspartei angemessener Weise 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 Zeitpunkt 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 notifiziert haben, dass die Voraussetzungen für das Inkrafttreten nach ihren jeweiligen rechtlichen Verfahren erfüllt sind.
3. Änderungen des Anhangs dieses Abkommens können unmittelbar zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden und treten in Kraft, wenn sie durch einen diplomatischen Notenwechsel bestätigt werden.

ARTIKEL 20

STREITBEILEGUNG

1. Im Geiste einer engen Zusammenarbeit können die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei jederzeit um Konsultationen im Zusammenhang mit der Umsetzung, Auslegung, Anwendung und zufriedenstellenden Einhaltung der Bestimmungen dieses Abkommens oder der Einhaltung dieses Abkommens ersuchen. Diese Konsultationen beginnen innerhalb einer Frist von sechzig (60) Tagen nach Eingang eines solchen Ersuchens, sofern die Luftfahrtbehörden nichts anderes vereinbaren.
2. Ergeben sich zwischen den Vertragsparteien Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens, ausgenommen solche, die sich aus Artikel 13 (Luftsicherheit), Artikel 14 (Sicherheit in der Luftfahrt) oder Artikel 12 (fairer Wettbewerb) ergeben können, so

bemühen sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien in erster Linie, die Streitigkeit durch Konsultationen und Verhandlungen beizulegen.

3. Gelingt es den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien nicht, innerhalb von (60) sechzig Tagen auf dem Verhandlungsweg eine Lösung zu finden, so sollte die Streitigkeit zur Konsultation auf diplomatischem Wege weitergeleitet werden.

4. Die Vertragsparteien bemühen sich um eine Lösung und vereinbaren, sich nach besten Kräften zu bemühen, innerhalb von (120) einhundertzwanzig Tagen eine Einigung zu erzielen.

5. Einigen sich die Vertragsparteien nicht innerhalb von (120) einhundertzwanzig Tagen auf eine Lösung, so können sie vereinbaren, die Angelegenheit auf andere Weise zu regeln.

ARTIKEL 21 KÜNDIGUNG

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit auf diplomatischem Wege schriftlich ihren Entschluss 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 Kündigung 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 eingegangen.

ARTIKEL 22 REGISTRIERUNG

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 Bevollmächtigten, die von den jeweiligen Regierungen hierzu ordnungsgemäß ermächtigt sind, dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen in zweifacher Ausfertigung in Nassau, am 8. Juli 2025 in deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung von Bestimmungen dieses Abkommens ist der englische Wortlaut maßgebend.

Petra SCHNEEBAUER

Glenys Hanna MARTIN

**FÜR DIE ÖSTERREICHISCHE
BUNDESREGIERUNG**

**FÜR DIE REGIERUNG DES
COMMONWEALTH DER BAHAMAS**

A N N E X

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:

Ausgangspunkte:	Zwischenpunkte:	Bestimmungspunkte:	Punkte darüber hinaus:
Punkte in Österreich	Beliebige Punkte	Punkte auf den Bahamas	Beliebige Punkte

- B. Das/die vom Commonwealth der Bahamas benannte(n) Luftfahrtunternehmen ist/sind berechtigt, Linienflugdienste in beiden Richtungen auf den nachstehend genannten Strecken durchzuführen:

Ausgangspunkte:	Zwischenpunkte:	Bestimmungspunkte:	Punkte darüber hinaus:
Punkte auf den Bahamas	Beliebige Punkte	Punkte in Österreich	Beliebige Punkte

Abschnitt II:

Alle Zwischenlandepunkte und darüber hinausgehende Punkte können von den benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei bedient werden, ohne dass Verkehrsrechte der Fünften Freiheit ausgeübt werden.

Die Ausübung der Verkehrsrechte 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 Flugbetriebs kombinieren;

- (c) Zwischen- und Endpunkte gemäß Absatz 1 dieses Anhangs sowie Punkte in den Gebieten der Vertragsparteien in beliebiger Kombination und Reihenfolge gemäß Artikel 2 (Absatz 4) bedienen, wobei Kabotagerechte ausgeschlossen sind;
- (d) die Zwischenlandungen an einem oder mehreren Punkten weglassen;
- (e) an jedem beliebigen Punkt Verkehr von einem seiner Luftfahrzeuge auf eines seiner anderen Luftfahrzeuge zu verlagern;
- (f) Zwischenlandungen an beliebigen Orten innerhalb oder außerhalb des Hoheitsgebiets der Vertragsparteien vornehmen;
- (g) Transitverkehr durch das Gebiet der anderen Partei durchführen und
- (h) den Verkehr im einem Flugzeug zusammenzufassen, unabhängig davon, woher dieser Verkehr stammt.