

(Übersetzung)

ABKOMMEN ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN
BUNDESREGIERUNG UND DER REGIERUNG DER
SONDERVERWALTUNGSREGION HONGKONG DER VOLKSREPUBLIK
CHINA ÜBER FLUGVERKEHRSDIENSTE

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung der Sonderverwaltungsregion Hongkong der Volksrepublik China (“die Sonderverwaltungsregion Hongkong”), die ordnungsgemäß von der Zentralen Volksregierung der Volksrepublik China autorisiert wurde (nachstehend bezeichnet mit die “Vertragsparteien”),

vom Wunsche geleitet, in sicherer und ordentlicher Art und Weise internationale Flugverkehrsdienste zu organisieren und die internationale Zusammenarbeit in Bezug auf diese Dienste mit den bestmöglichen Maßnahmen zu fördern;

vom Wunsche geleitet, ein internationales Luftfahrtsystem zu fördern, welches faire und gleiche Chancen für ihre jeweiligen Luftverkehrsunternehmen für den Betrieb ihrer Dienste bietet, welches ihnen ermöglicht, in Übereinstimmung mit den Gesetzen und Verordnungen jeder der Vertragsparteien im Wettbewerb zu stehen; und

vom Wunsche geleitet, ein Abkommen abzuschließen, um ein Rahmenwerk für Flugverkehrsdienste zwischen der Republik Österreich und der Sonderverwaltungsregion Hongkong bereitzustellen.

haben wie folgt vereinbart:

ARTIKEL 1

Definitionen

Zum Zweck dieses Abkommens, mit der Ausnahme, dass der Zusammenhang etwas anderes erfordert:

- (a) bedeutet der Begriff “Luftfahrtbehörden” im Fall der Sonderverwaltungsregion Hongkong den Generaldirektor der Zivilluftfahrt und im Fall der Österreichischen Bundesregierung das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie oder in beiden Fällen jede Person oder Organisation, welche befugt ist, alle Funktionen oder ähnlichen Funktionen auszuüben, die derzeit von den oben genannten Behörden ausgeübt werden dürfen;
- (b) bedeutet der Begriff „namhaft gemachtes Luftverkehrsunternehmen“ ein Luftverkehrsunternehmen, welches in Übereinstimmung mit Artikel 4 dieses Abkommens namhaft und zugelassen worden ist;
- (c) umfasst der Begriff „Gebiet“ in Bezug auf die Sonderverwaltungsregion Hongkong die Insel Hongkong, Kowloon und die Neuen Gebiete; in Bezug auf die Republik Österreich hat der Begriff die Bedeutung, welche ihm unter “Hoheitsgebiet” in Artikel 2 der Konvention von Chicago gegeben wird;
- (d) haben die Begriffe “Flugverkehrsdienste”, “internationale Flugverkehrsdienste”, “Luftverkehrsunternehmen” und “nichtgewerbliche Landung” die Bedeutungen, die ihnen jeweils in Artikel 96 der Konvention von Chicago gegeben werden;

- (e) inkludiert der Begriff “dieses Abkommen” den ihm beigefügten Anhang sowie alle Abänderungen dazu oder Abänderungen zu diesem Abkommen;
- (f) bedeutet der Begriff “Konvention von Chicago” die Konvention für Internationale Zivilluftfahrt¹, welche am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegt wurde;
- (g) bedeutet der Begriff “Tarif” jede Gebühr, Preis oder Kosten für den Transport von Passagieren, Gepäck und/oder Fracht (ausgenommen Post) durch Lufttransport, die von Luftverkehrsunternehmen verrechnet wird, einschließlich ihren Beauftragten sowie die vorherrschenden Bedingungen für die Gültigkeit dieser Gebühr, Preis oder Kosten; und
- (h) bedeutet der Begriff “Benutzergebühr” eine Gebühr für die Luftverkehrsunternehmen, welche von den zuständigen Behörden verrechnet wird oder wo die Behörden es genehmigen, dass diese für die Bereitstellung von Luftfahrteigentum oder Einrichtungen oder Luftfahrteinrichtungen oder Sicherheitseinrichtungen oder Dienste der Luftfahrt verrechnet werden darf, einschließlich damit verbundene Dienste und Einrichtungen für das Flugzeug, seine Besatzungen, Passagiere und Fracht.

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

ARTIKEL 2

Bestimmungen der Konvention von Chicago, welche auf internationale Luftverkehrsdienste anwendbar sind

Bei der Implementierung dieses Abkommens handeln die Vertragsparteien gemäß den Bestimmungen der Konvention von Chicago, einschließlich den Anhängen und Abänderungen zur Konvention oder zu den Anhängen, welche für beide Vertragsparteien Gültigkeit haben, insoweit diese Bestimmungen für internationale Luftfahrtdienste gültig sind.

ARTIKEL 3

Gewährung von Rechten

(1) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die folgenden Rechte in Bezug auf ihre internationalen Flugverkehrsdienste:

- (a) das Recht über ihr Gebiet ohne Landung zu fliegen;
- (b) das Recht auf ihrem Gebiet Zwischenlandungen zu nichtgewerblichen Zwecken durchzuführen.

(2) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die Rechte, welche in diesem Abkommen zum Zweck der Durchführung von internationalen Flugverkehrsdiensten auf den Strecken festgelegt sind, die im jeweiligen Abschnitt des Anhangs zu diesem Abkommen bestimmt sind. Diese Dienste und Strecken werden hierin jeweils als “die vereinbarten Dienste” und “die festgelegten Strecken” bezeichnet. Während der Durchführung eines vereinbarten Dienstes auf einer bestimmten Strecke genießen die namhaftgemachten Luftverkehrsunternehmen jeder Vertragspartei zusätzlich zu den Rechten in Absatz (1) dieses Artikels auch das Recht, Landungen im Gebiet der jeweils anderen Vertragspartei an bestimmten Punkten durchzuführen, welche für diese Strecke in Übereinstimmung mit dem Anhang zu diesem Abkommen festgelegt werden, um Passagiere und Fracht, einschließlich Post, getrennt oder in Kombination, aufzunehmen und abzusetzen

(3) Keine Bestimmung in Absatz (2) dieses Artikels verleiht den von einer Vertragspartei namhaftgemachten Luftverkehrsunternehmen das Recht, Passagiere und Fracht, einschließlich Post, an einem Punkt im Gebiet der anderen Vertragspartei zur entgeltlichen Beförderung aufzunehmen, die für einen anderen Punkt im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind.

(4) Wenn aufgrund eines bewaffneten Konflikts, politischer Unruhen oder Entwicklungen oder aufgrund von besonderer und unüblicher Umstände eine von einer der Vertragsparteien namhaftgemachte Fluglinie nicht in der Lage ist, einen Dienst auf ihrer üblichen Strecke durchzuführen, unternimmt die andere Vertragspartei ihre größten Anstrengungen, um eine Fortsetzung des Betriebs dieses Dienstes durch entsprechende vorübergehende Streckenänderungen zu ermöglichen.

Artikel 4

Namhaftmachung und Flugplangenehmigung

(1) Die internationalen Flugverkehrsdienste auf den gemäß Artikel 3 dieses Abkommens festgelegten Strecken können jederzeit aufgenommen werden, unter der Voraussetzung, dass:

a) die Vertragspartei, der die in Artikel 3 dieses Abkommens gewährten Rechte gewährt werden, schriftlich ein oder mehrere Luftverkehrsunternehmen namhaft gemacht hat; und

b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, das oder die namhaft gemachte(n) Luftverkehrsunternehmen autorisiert hat, die Flugverkehrsdienste aufzunehmen.

(2) Nach Erhalt der besagten Namhaftmachung erteilt die andere Vertragspartei die entsprechenden Zulassungen und Genehmigungen mit möglichst geringer verfahrensbedingter Zeitverzögerung, vorausgesetzt:

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

(i) das Luftverkehrsunternehmen wurde im Hoheitsgebiet der Republik Österreich im Rahmen des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union gegründet und verfügt über eine gültige Betriebsgenehmigung nach Europäischem Gemeinschaftsrecht; und

(ii) die effektive regulatorische Kontrolle des Luftverkehrsunternehmens wird vom EU-Mitgliedsstaat, der

für die Ausstellung von dessen Luftverkehrsbetreiberzeugnis zuständig ist, ausgeübt und wahrgenommen, und die zuständige Luftfahrtbehörde wird in der Namhaftmachung eindeutig genannt; und

- (iii) das Luftverkehrsunternehmen steht direkt oder über eine Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedsstaaten der Europäischen Union und/oder der Republik Island, des Königreichs Norwegen, des Fürstentums Liechtenstein und der Schweizerischen Eidgenossenschaft und/oder Staatsangehörigen dieser Staaten und wird wirksam von diesen kontrolliert;
- (b) im Falle eines von der Regierung der Sonderverwaltungsregion Hongkong namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens:
- (i) das Luftverkehrsunternehmen wurde im Gebiet der Sonderverwaltungsregion Hongkong gegründet, hat dort seinen Hauptgeschäftssitz und verfügt über ein gültiges Luftverkehrsbetreiberzeugnis nach dem geltenden Recht der Sonderverwaltungsregion Hongkong; und
 - (ii) die Sonderverwaltungsregion Hongkong hat und übt eine wirksame regulatorische Kontrolle über das Luftverkehrsunternehmen aus; und
- (c) das namhaft gemachte Luftverkehrsunternehmen weist auf Verlangen der anderen Vertragspartei nach, dass es qualifiziert ist, die für den internationalen Luftverkehr gemäß den im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei geltenden Gesetzen und Vorschriften zu erfüllenden Voraussetzungen zu erfüllen.

(3) Jede Vertragspartei hat das Recht, vorbehaltlich der Regelungen der vorstehenden Absätze (1) und (2) ein von ihr namhaft gemachtes Luftverkehrsunternehmen durch ein anderes Luftverkehrsunternehmen zu ersetzen. Das neu namhaft gemachte Luftverkehrsunternehmen besitzt dieselben Rechte und unterliegt denselben Pflichten wie das Luftverkehrsunternehmen, welches es ersetzt.

Artikel 5

Ablehnung, Aufhebung, Aussetzung oder Einschränkung der Genehmigung

(1) Jede Vertragspartei kann die Genehmigung oder technische Zulassung eines von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens ablehnen, aufheben, aussetzen oder einschränken, wenn:

- (a) im Falle eines von der Republik Österreich namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens:
 - (i) das Luftverkehrsunternehmen nicht im Hoheitsgebiet der Republik Österreich im Rahmen des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union gegründet wurde oder über keine gültige Betriebsgenehmigung nach Europäischem Gemeinschaftsrecht verfügt; oder
 - (ii) die wirksame regulatorische Kontrolle des Luftverkehrsunternehmens nicht vom EU-Mitgliedsstaat, der für die Ausstellung von dessen Luftverkehrsbetreiberzeugnis zuständig ist, ausgeübt und wahrgenommen wird, oder die zuständige Luftfahrtbehörde in der Namhaftmachung nicht eindeutig genannt wird; oder

- (iii) das Luftverkehrsunternehmen nicht direkt oder über eine Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedsstaaten der Europäischen Union und/oder der Republik Island, des Königreichs Norwegen, des Fürstentums Liechtenstein und der Schweizerischen Eidgenossenschaft und/oder Staatsangehörigen dieser Staaten steht und wirksam von diesen kontrolliert wird; oder

- (iv) das Luftverkehrsunternehmen durch Ausübung von Verkehrsrechten im Rahmen dieses Abkommens für die Erbringung von Leistungen, die einen Punkt in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union umfassen, einschließlich der Erbringung von Leistungen, die als Durchgangsleistungen vermarktet oder auf sonstige Weise solche Leistungen darstellen, Beschränkungen der Verkehrsrechte umgehen würde, die durch ein Abkommen zwischen der Sonderverwaltungsregion Hongkong und diesem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union auferlegt wurden; oder

- (v) das Luftverkehrsunternehmen ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis besitzt, das von einem anderen EU-Mitgliedstaat ausgestellt wurde und kein bilaterales Luftverkehrsabkommen zwischen der Sonderverwaltungsregion Hongkong und diesem anderen EU-Mitgliedstaat besteht, und dieser EU-Mitgliedstaat dem/den von der Sonderverwaltungsregion Hongkong namhaft gemachten Luftfahrtunternehmen Verkehrsrechte verweigert hat.

- (b) im Falle eines von der Regierung der Sonderverwaltungsregion Hongkong namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens:
- (i) das Luftverkehrsunternehmen nicht im Gebiet der Sonderverwaltungsregion Hongkong gegründet wurde oder dort nicht seinen Hauptgeschäftssitz hat, oder über kein gültiges Luftverkehrsbetreiberzeugnis nach dem geltenden Recht der Sonderverwaltungsregion Hongkong verfügt; oder
 - (ii) die Sonderverwaltungsregion Hongkong keine effektive regulatorische Kontrolle über das Luftverkehrsunternehmen hat oder ausübt; oder
 - (iii) das namhaft gemachte Luftverkehrsunternehmen die Gesetze und Vorschriften der Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, nicht befolgt; oder
 - (iv) wenn dieses Luftverkehrsunternehmen auf sonstige Weise nicht gemäß den im Rahmen dieses Abkommens festgelegten Bedingungen tätig ist.

(2) Einer solchen Ablehnung, Aufhebung, Aussetzung oder Einschränkung der Genehmigung müssen Beratungen gemäß den Festlegungen in Artikel 17 (Konsultation) dieses Abkommens vorausgehen, es sei denn, eine sofortige Aussetzung des Betriebs oder sofortige Einschränkungen sind nötig, um weitere Verstöße gegen Gesetze oder Vorschriften zu verhindern.

ARTIKEL 6

Geltungsbereich der Gesetze

(1) Beim Einflug in das oder beim Ausflug aus sowie im Gebiet einer Vertragspartei sind deren Gesetze und Verordnungen in Bezug auf den Betrieb und das Steuern eines Flugzeuges von den Luftverkehrsunternehmen der jeweils anderen Vertragspartei zu befolgen.

(2) Beim Einflug in das oder beim Ausflug aus sowie im Gebiet einer Vertragspartei müssen deren Gesetze und Verordnungen in Bezug auf Zulassung, Aufenthalt in oder Abflug von Passagieren, Besatzung oder Fracht eines Flugzeuges von diesem Gebiet (einschließlich der Verordnungen in Bezug auf den Eintritt, Abfertigung, Luftfahrtsicherheit, Einwanderung, Reisepässe, Zölle und Quarantäne oder im Fall von Postsendungen die Postverordnungen) erfüllt werden; diese sind von und im Namen dieser Passagiere, Besatzung oder Fracht der Luftverkehrsunternehmen der jeweils anderen Vertragspartei zu erfüllen.

(3) Beide Vertragsparteien treffen entsprechende Maßnahmen, damit nur Passagiere mit gültigen Reisedokumenten befördert werden, welche für den Eintritt oder Transit ins Gebiet der jeweils anderen Vertragspartei notwendig sind.

(4) Keine der Vertragsparteien behandelt ihre eigenen Luftverkehrsunternehmen oder andere Luftverkehrsunternehmen bevorzugt gegenüber einem Luftverkehrsunternehmen, das von der anderen Vertragspartei namhaft gemacht wurde und einen ähnlichen internationalen Luftfahrtendienst betreibt und dies unter Anwendung ihrer Verordnungen für die Einwanderung, den Zoll, die Luftfahrtsicherheit, Quarantäne und ähnlichen Verordnungen.

ARTIKEL 7

Grundsätze für das Betreiben von vereinbarten Diensten

(1) Den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen der Vertragsparteien ist in gerechter und gleicher Weise Gelegenheit zum Betrieb der vereinbarten Dienste auf den festgelegten Strecken zu geben.

(2) Bei der Durchführung der vereinbarten Dienste berücksichtigen jede Vertragspartei und ihre namhaftgemachten Luftverkehrsunternehmen die Interessen der jeweils anderen Vertragspartei sowie deren namhaftgemachten Luftverkehrsunternehmen, sodass die Dienste nicht ungebührlich beeinflusst werden, welche letztere auf oder auf einem Teil derselben Strecken bereitstellt.

(3) Die vereinbarten Dienste, welche von den namhaftgemachten Luftverkehrsunternehmen der Vertragsparteien bereitgestellt werden, basieren auf kommerziellen, marktbezogenen Überlegungen und stellen eine enge Verbindung mit den Bedürfnissen der Öffentlichkeit hinsichtlich der Beförderung auf den festgelegten Strecken her und weisen als oberstes Ziel die Bereitstellung eines entsprechenden Beförderungsfaktors der Kapazität auf, welcher die aktuellen und ordnungsgemäßen Anforderungen für die Beförderung von Passagieren und Fracht erfüllt, einschließlich Postsendungen, welche aus dem Gebiet der Vertragspartei kommen oder dorthin befördert werden, welche das Luftverkehrsunternehmen namhaftgemacht hat. Die Beförderung von Passagieren und Fracht, einschließlich Postsendungen, welche sowohl an Bord genommen als auch an Punkten auf den festgelegten Strecken im Gebiet der Vertragspartei ausgeladen werden, welche die Luftverkehrsunternehmen namhaftgemacht hat, erfolgt in Übereinstimmung mit den allgemeinen Grundsätzen, die sich auf die Kapazität beziehen:

(a) Verkehrsanforderungen in und aus dem Gebiet der Vertragspartei,

welche das Luftverkehrsunternehmen namhaftgemacht hat;

- (b) Verkehrsanforderungen der Region, durch welche die vereinbarten Dienste führen, wobei anderen Flugverkehrsdiensten von namhaftgemachten Luftverkehrsunternehmen der Staaten Rechnung getragen wird, welche diese Region betreffen; und
 - (c) die Anforderungen von durchgehenden Flugverkehrsdiensten.
- (4) Die Kapazität, welche auf den festgelegten Strecken bereitgestellt wird, ist jene, welche von Zeit zu Zeit von den zuständigen Behörden der Vertragsparteien gemeinsam festgelegt wird.

ARTIKEL 8

Tarife

- (1) Die Tarife, welche von dem oder den namhaftgemachten Luftverkehrsunternehmen einer der Vertragsparteien für die Dienste unter diesem Abkommen verrechnet werden, werden auf einem vernünftigen Niveau und unter Berücksichtigung kommerzieller, marktbezogener Überlegungen berechnet, einschließlich, aber nicht begrenzt auf die Interessen der Benutzer, Betriebskosten, Merkmale der Dienstleistung, Provisionsraten und entsprechendem Gewinn.
- (2) Die Vertragsparteien vereinbaren, jenen Gebühren ein besonderes Augenmerk zu schenken, welche unzulässig sein könnten, weil sie beispielsweise diskriminierend, ungebührlich hoch oder restriktiv sind, weil ein eine Vormachtstellung missbraucht wird oder sie unnatürlich niedrig sind.
- (3) Eine Vertragspartei darf eine Notifizierung oder ein Einreichen der Tarife

von dem oder den namhaftgemachten Luftverkehrsunternehmen der beiden Vertragsparteien verlangen, welche für die Beförderung aus oder in ihr Gebiet verrechnet werden. Diese Notifizierung oder dieses Einreichen darf nicht früher als fünfundvierzig (45) Tage vor dem geplanten Datum der Einführung dieses Tarifs verlangt werden. In besonderen Fällen kann dieser Zeitraum mit ausdrücklicher Zustimmung der jeweiligen Vertragspartei verkürzt werden.

(4) Jede Vertragspartei hat das Recht, die Tarife für eine Hinbeförderung oder Hin- und Rückbeförderung zwischen den Gebieten der beiden Vertragsparteien zu billigen oder abzulehnen, welche in ihrem eigenen Gebiet beginnt. Die Gebühren, die von einem namhaftgemachten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei für die Dienste zwischen dem Gebiet der anderen Vertragspartei und einem Drittstaat verrechnet werden, welche unter dieses Abkommen fallen, unterliegen gegebenenfalls den Genehmigungsanforderungen der jeweils anderen Vertragspartei. Keine der Vertragsparteien nimmt eine einseitige Handlung vor, um die Einführung von geplanten Tarifen oder den Fortbestand von gültigen Tarifen für Hinbeförderungen oder Hin- und Rückbeförderungen zwischen den Gebieten der beiden Vertragsparteien zu verhindern, welche im Gebiet der anderen Vertragspartei beginnen.

(5) Die Genehmigung der Tarife gemäß den Bestimmungen des Absatzes (4) dieses Artikels kann von jeder der Vertragsparteien ausdrücklich an das oder die Luftverkehrsunternehmen erfolgen, welche den Tarif verrechnet/verrechnen. Wenn jedoch die betroffene Vertragspartei der anderen betroffenen Vertragspartei oder Luftverkehrsunternehmen keine schriftliche Mitteilung über die Ablehnung solcher Tarife der Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei innerhalb von dreißig (30) Tagen ab dem Datum der Einreichung übergeben hat, gelten die betroffenen Tarife als genehmigt. Im Fall, dass der Zeitraum für die Einreichung gemäß Absatz (3) verkürzt wird, können die Vertragsparteien vereinbaren, dass der Zeitraum in dem eine Ablehnung erfolgen soll, entsprechend verkürzt wird.

(6) Wenn eine Vertragspartei der Auffassung ist, dass ein Tarif für die Beförderung in ihr Gebiet unter die in Absatz (2) oben beschriebenen Kategorien fällt, teilt diese Vertragspartei der anderen Vertragspartei so schnell wie möglich ihre Unzufriedenheit mit und zwar zumindest innerhalb von dreißig (30) Tagen ab dem Datum der Bekanntgabe des Tarifs, und kann von den Konsultationsverfahren gemäß Absatz (7) unten Gebrauch machen.

(7) Unbeschadet des Artikels 17 (Konsultationen) kann jede Vertragspartei Konsultationen in Bezug auf einen Tarif eines Luftverkehrsunternehmens einer der Vertragsparteien für Dienste unter diesem Abkommen verlangen, auch wenn der betroffene Tarif Gegenstand einer Mitteilung aufgrund einer Ablehnung oder Unzufriedenheit war. Solche Konsultationen finden nicht später als dreißig (30) Tage nach Erhalt der Anfrage statt. Die Vertragsparteien arbeiten zusammen, indem sie die notwendige Information für eine entsprechende Lösung von Fragen garantieren. Wenn die Vertragsparteien zu einer Einigung gelangen, unternimmt jede der Vertragsparteien ihre größten Bemühungen, diese Einigung umzusetzen. Im Fall, dass keine Einigung erzielt wird, ist die Entscheidung jener Vertragspartei gültig, in deren Gebiet die Beförderung ihren Anfang hat.

(8) Ein Tarif, welcher in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Artikels verrechnet wird, behält Gültigkeit, außer er wird von der oder den betroffenen Luftverkehrsunternehmen zurückgezogen oder bis ein neuer Tarif angenommen wurde. Jedoch wird ein Tarif nicht für mehr als zwölf (12) Monate nach dem Datum verlängert, an dem er auslaufen würde, außer er wurde von den Vertragsparteien vereinbart. Wo ein Tarif ohne Auslaufdatum vereinbart wurde und wenn kein neuer Tarif eingeführt oder vereinbart wurde, bleibt dieser Tarif in Kraft, bis eine der Vertragsparteien darüber informiert, dass sie ihre Genehmigung auf eigene Initiative entzieht oder auf Ansuchen der betroffenen Luftverkehrsunternehmen. Diese Beendigung erfolgt nicht vor einer sechzig-tägigen (60) Frist.

ARTIKEL 9

Vertretung der Luftverkehrsunternehmen und Verkäufe

(1) Den namhaftgemachten Luftverkehrsunternehmen jeder Vertragspartei ist es in Übereinstimmung mit den Gesetzen und Verordnungen der jeweils anderen Vertragspartei in Bezug auf den Einreise, Aufenthalt und Beschäftigung, gestattet, Büros zu errichten und zu betreiben, sowie in das Gebiet der anderen Vertragspartei das eigene Managementpersonal, technische Personal, Betriebspersonal oder sonstiges Fachpersonal zu entsenden, welches für die Bereitstellung der Beförderung per Luftfahrt benötigt wird.

(2) Die namhaftgemachten Luftverkehrsunternehmen jeder Vertragspartei haben das Recht, sich am Verkauf von Flugverkehrsdiensten im Gebiet der jeweils anderen Vertragspartei zu beteiligen, und dies entweder auf direkte Art und Weise oder durch Agenten oder andere Vermittler. Die namhaftgemachten Luftverkehrsunternehmen jeder Vertragspartei haben das Recht zu verkaufen und jede Person darf diese Dienste zur Beförderung in lokaler Währung oder in einer anderen frei konvertiblen Währung kaufen.

ARTIKEL 10

Umtausch und Überweisung von Einnahmen

(1) Jede Vertragspartei erlaubt den Luftverkehrsunternehmen der jeweils anderen Vertragspartei über örtliche Ausgaben hinausgehende Einnahmen aus dem Verkauf von Flugverkehrsdiensten und damit verbundenen Aktivitäten, welche direkt mit der Beförderung durch die Luftfahrt verbunden sind auf Wunsch des Luftverkehrsunternehmens des Staates umzutauschen und in einen Staat seiner Wahl zu überweisen.

(2) Der Umtausch und die Überweisung solcher Einnahmen ist ohne Einschränkung zum Wechselkurs erlaubt, welcher für laufende Transaktionen zu jenem Zeitpunkt gültig ist, an dem die Einnahmen zum Umtausch oder zur Überweisung anfallen, und unterliegen keinerlei Gebühren, außer jenen Gebühren, welche üblicherweise von Banken für den Umtausch und die Überweisung verrechnet werden.

ARTIKEL 11

Zolltarife

(1) Luftfahrzeuge, welche in internationalen Luftfahrtdiensten von den namhaftgemachten Luftverkehrsunternehmen einer der Vertragsparteien betrieben werden, ihre übliche Ausstattung, Treibstoff, Schmiermittel, technische Zulieferungen, Ersatzteile einschließlich Motoren und Bordvorräte (einschließlich aber nicht ohne Einschränkung auf Produkte wie beispielsweise Lebensmittel, Getränke und Tabak), welche an Bord dieser Luftfahrzeuge sind, werden von der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit von allen Zolltarifen, Abgaben und ähnlichen Gebühren und Kosten ausgenommen, welche nicht auf den Kosten der Dienste bei der Ankunft basieren, vorausgesetzt, dass diese übliche Ausrüstung und diese Produkte an Bord des Flugzeuges verbleiben.

(2) Übliche Ausrüstung, Treibstoff, Schmiermittel, technische Zulieferungen, Ersatzteile, einschließlich Motoren, Bordvorräte (einschließlich aber ohne Einschränkung auf Produkte wie Lebensmittel, Getränke und Tabak), gedruckte Tickets, Luftfrachtbriefe, jegliches Druckmaterial, welches das Logo eines namhaftgemachten Luftverkehrsunternehmens einer der Vertragsparteien trägt, und herkömmliches Werbematerial, welches kostenlos von diesem Luftverkehrsunternehmen verteilt wird und in das Gebiet der anderen Vertragspartei befördert wird und dies von oder im Namen dieses Luftverkehrsunternehmens oder von diesem Luftverkehrsunternehmen an Bord genommen wird, wird von der anderen Vertragspartei gemäß dem gültigen Gesetz auf der Grundlage der Gegenseitigkeit von allen Zolltarifen, Abgaben und ähnlichen Gebühren und Kosten ausgenommen, welche nicht auf den Kosten für Dienste basieren, die bei der Ankunft bereitgestellt werden, auch wenn diese übliche Ausrüstung und andern Produkte für einen Teil der Reise verwendet werden sollen, welcher über dem Gebiet der jeweils anderen Vertragspartei

stattfindet.

(3) Die übliche Ausrüstung und die anderen Produkte, auf welche in den Absätzen (1) und (2) dieses Artikels Bezug genommen wird, können, wenn dies verlangt wird, unter der Aufsicht oder Kontrolle der Zollbehörden der jeweils anderen Vertragspartei gestellt werden.

(4) Die übliche Ausrüstung und die anderen Produkte, auf welche in Absatz (1) dieses Artikels Bezug genommen wird, kann im Gebiet der anderen Vertragspartei mit der Genehmigung der Zollbehörden dieser anderen Vertragspartei entladen werden. Unter diesen Umständen genießen diese übliche Ausrüstung und diese Produkte auf der Grundlage der Gegenseitigkeit die Ausnahmen gemäß Absatz (1) dieses Artikels bis zum Zeitpunkt an dem sie wieder exportiert werden oder anders über sie gemäß den Zollverordnungen verfügt wird. Die Zollbehörden dieser anderen Vertragspartei können jedoch verlangen, dass diese übliche Ausrüstung und diese Produkte bis zu diesem Zeitpunkt unter ihrer Aufsicht verbleiben.

(5) Die Ausnahmen, welche in diesem Artikel festgelegt werden, gelten auch in Situationen, wo ein namhaftgemachtes Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei mit einem oder mehreren anderen Luftverkehrsunternehmen ein Abkommen abgeschlossen hat für die Ausleihe oder den Transfer der üblichen Ausrüstung und andere Produkte in das Gebiet der anderen Vertragspartei in Übereinstimmung mit den Absätzen (1) und (2) dieses Artikels, vorausgesetzt, dass dieses andere Luftverkehrsunternehmen oder diese anderen Luftverkehrsunternehmen auf ähnliche Art und Weise diese Ausnahmen von der anderen Vertragspartei erhalten.

(6) Gepäck und Fracht im direkten Transit über dem Gebiet einer Vertragspartei sind von Zolltarifen, Abgaben und ähnlichen Gebühren und Kosten ausgenommen, welche nicht auf den Kosten der Dienste basieren, die sie

bei der Ankunft bereitgestellt werden.

ARTIKEL 12

Zeugnisse und Lizenzen

(1) Lufttüchtigkeitszeugnisse, Tauglichkeitszeugnisse und Lizenzen, welche von einer Vertragspartei ausgestellt werden oder für gültig erklärt werden, und nach wie vor in Kraft sind, werden von der anderen Vertragspartei zum Zweck des Betriebens der vereinbarten Dienste auf den festgelegten Strecken für gültig erachtet, vorausgesetzt, dass die Anforderungen, unter denen diese Zertifikate und Lizenzen ausgestellt oder für gültig erklärt wurden, die gleichen oder höhere Standards aufweisen, wie jene die unter der Konvention von Chicago verlangt werden.

(2) Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, eine Anerkennung von Tauglichkeitszeugnissen sowie Lizenzen in Bezug auf Flüge über oder Landungen auf dem eigenen Gebiet zu verweigern, welche von der jeweils anderen Vertragspartei gemäß Artikel 32 (b) der Konvention von Chicago ausgestellt wurden.

ARTIKEL 13

Flugsicherheit

(1) Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die Sicherheitsstandards verlangen, welche von der anderen Vertragspartei in den Bereichen festgelegt wurden, die sich auf Flugeinrichtungen, Flugzeugbesatzung, Flugzeug und den Betrieb des Flugzeugs beziehen. Diese Konsultationen finden innerhalb von dreißig (30) Tagen ab dieser Anfrage statt.

(2) Wenn nach diesen Konsultationen, zu irgendeinem Zeitpunkt die andere Vertragspartei nicht auf effiziente Art und Weise die Sicherheitsstandards in den Bereichen gemäß Absatz (1) aufrechterhält und überwacht, denjenigen entsprechen, die zu diesem Zeitpunkt von der Chicago Konvention aufgestellt wurden, wird die andere Vertragspartei davon sowie über die Schritte, die als notwendig befunden werden, um diese Standards wieder herzustellen, unterrichtet. Die andere Vertragspartei setzt sodann korrigierende Maßnahmen innerhalb einer vereinbarten Zeit.

(3) Unbeschadet des Artikels 33 der Konvention von Chicago wird vereinbart, dass jedes Flugzeug, welches von dem oder den Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei für Dienste in oder aus dem Gebiet der anderen Vertragspartei betrieben wird, innerhalb des Gebietes der anderen Vertragspartei einer Kontrolle durch die zuständigen Vertreter der anderen Vertragspartei unterzogen werden darf, und dies an Bord und um das Flugzeug herum, um die Gültigkeit der Flugzeugdokumente und der der Besatzung festzustellen sowie den Zustand des Flugzeugs und seiner Ausrüstung zu überprüfen (in diesem Artikel als "Vorfeldinspektion" bezeichnet), vorausgesetzt, dass dies nicht zu einer ungebührlichen Verspätung führt.

(4) Wenn eine Vorfeldinspektion oder eine Reihe von Vorfeldinspektionen zu

folgendem führt:

- (a) schwerwiegende Bedenken, dass ein Flugzeug oder der Betrieb eines Flugzeugs nicht den Mindeststandards entsprechen, welche zu dieser Zeit von der Chicago Konvention festgelegt werden, oder
- (b) schwerwiegende Bedenken, dass es keine effiziente Wartung und Überprüfung der Sicherheitsstandards gibt, welche zu dieser Zeit von der Chicago Konvention festgelegt werden,

steht es der Vertragspartei, welche die Inspektion durchführt, frei, festzustellen, dass die Anforderungen gemäß Artikel 33 der Chicago Konvention, unter denen ein Zeugnis oder eine Lizenz in Bezug auf das Flugzeug oder die Besatzung des Flugzeugs ausgestellt wurde oder für gültig erklärt wurde, oder dass die Anforderungen, unter denen dieses Flugzeug betrieben wird, nicht den Mindeststandards entsprechen oder über diesen liegen, die von der Konvention von Chicago festgelegt werden.

(5) Im Fall, dass der Zugang zum Zweck der Durchführung einer Vorfeldinspektion eines Flugzeuges, welches von dem Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei gemäß Absatz 3 dieses Artikels betrieben wird, von einem Vertreter des Luftverkehrsunternehmens verweigert wird, kann die andere Vertragspartei bei ernsthaften Bedenken gemäß Absatz 4 dieses Artikels eingreifen und die Schlüsse ziehen, auf die in diesem Absatz Bezug genommen wird.

(6) Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Flugplangenehmigung einer Fluglinie der anderen Vertragspartei auszusetzen oder abzuändern und dies unverzüglich im Fall, dass erstere Vertragspartei davon Kenntnis erlangt, entweder als Resultat einer Vorfeldinspektion, einer Reihe von Vorfeldinspektionen, einer Zutrittsverweigerung für eine Vorfeldinspektion,

Konsultation oder, dass unverzügliche Schritte für die Sicherheit des Luftfahrtbetriebs zu ergreifen sind.

(7) Jede Maßnahme, welche von einer Vertragspartei gemäß den Absätzen 2 oder 6 dieses Artikels gesetzt wird, wird ausgesetzt, sobald die Grundlage für die Ergreifung dieser Maßnahme weggefallen ist.

ARTIKEL 14

Luftfahrtsicherheit

(1) Jede Vertragspartei bestätigt, dass ihre Verpflichtung gegenüber der anderen Vertragspartei zum Schutz der Sicherheit der Zivilluftfahrt vor ungesetzlichen Formen der Störung in einen integralen Bestandteil dieses Abkommens bildet. Jede Vertragspartei handelt insbesondere gemäß den Bestimmungen für die Luftfahrtsicherheit der Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft (Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen²), welche am 14. September 1963 in Tokio unterzeichnet wurde, Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft (Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen³), unterschrieben in Den Haag am 16. Dezember 1970, die Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation (Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt⁴), unterzeichnet in Montreal am 23. September 1971, das Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation (Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen⁵), unterschrieben in Montreal am 24. Februar 1988 sowie die Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection (Übereinkommen über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zweck des Aufspürens⁶), unterzeichnet in Montreal am 1. März 1991.

² Kundgemacht in BGBl. Nr. 247/1974.

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.

(2) Jede Vertragspartei erhält auf ihre Anfrage jede notwendige Unterstützung von der anderen Vertragspartei, um die ungesetzliche Inbesitznahme von Zivilflugzeugen und andere ungesetzliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Flugzeuge, ihrer Passagiere und Besatzung, Flughäfen und Flugsicherungseinrichtungen, und jede andere Bedrohung gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

(3) Die Parteien handeln in ihren beidseitigen Beziehungen gemäß den gültigen Bestimmungen für die Luftfahrtsicherheit der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation sowie gemäß den Anhängen zur Konvention von Chicago. Jede Vertragspartei verlangt, dass die Betreiber von in ihren Ländern eingetragenen Luftfahrzeugen oder die Betreiber von Luftfahrzeugen, welche ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien haben, und, im Falle der Republik Österreich, von Betreibern von Luftfahrzeugen, die entsprechend des EU-Vertrages und des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassen sind und über gültige Betriebsgenehmigungen nach dem Recht der Europäischen Union verfügen, sowie dass die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet im Einklang mit diesen Luftsicherheitsstandards handeln.

(4) Jede Vertragspartei stimmt zu, dass diese Betreiber eines Flugzeuges aufgefordert werden können, die Bestimmungen über Luftfahrtsicherheit gemäß Absatz (3) dieses Artikels zu überprüfen, wenn dies von der anderen Vertragspartei gefordert wird und dies bei Eintritt in, Austritt aus oder während des Aufhaltens im Gebiet dieser anderen Vertragspartei. Jede Vertragspartei garantiert, dass entsprechende Maßnahmen auf ihrem Gebiet eingehalten werden, um das Flugzeug zu schützen und die Passagiere sowie die Besatzung, mitgeführten Produkte, Gepäck, Fracht und Bordvorräte vor und während des Einsteigens oder der Beladung zu überprüfen. Jede Vertragspartei behandelt zudem auf verständnisvolle Art und Weise ein Ansuchen der anderen Vertragspartei in Bezug auf besondere Sondersicherheitsmaßnahmen, welche bei

einer speziellen Bedrohung zu treffen sind.

(5) Wenn es zu einem Zwischenfall oder zu einer Androhung eines Zwischenfalls einer gesetzeswidrigen Inbesitznahme eines Zivilflugzeuges oder einer gesetzeswidrigen Handlung gegen die Sicherheit dieses Flugzeuges oder gegen Passagiere und Besatzung, gegen Flughäfen oder gegen Flugsicherungseinrichtungen kommt, unterstützt jede Vertragspartei die andere Vertragspartei, indem sie die Kommunikation ermöglicht und andere geeignete Maßnahmen einleitet, um einen solchen Zwischenfall oder Bedrohung unverzüglich und auf sichere Art und Weise zu beenden.

(6) Wenn eine Partei, unbeschadet der Artikel 17 (Konsultation) und 18 (Streitbeilegung), gute Gründe hat anzunehmen, dass die andere Vertragspartei die Bestimmungen dieses Artikels nicht einhält, kann diese Vertragspartei Konsultationen verlangen. Diese Konsultationen beginnen innerhalb von fünfzehn (15) Tagen ab dem Erhalt dieses Ersuchens. In Ermangelung einer zufriedenstellenden Vereinbarung innerhalb von fünfzehn (15) Tagen ab dem Beginn der Konsultationen liegt für die Partei ein Grund vor, Konsultationen zu verlangen und dies in Bezug auf Ablehnung, Aussetzung oder Auferlegung von Bedingungen für die Genehmigungen der Fluglinie oder Fluglinien, welche von der anderen Partei gemäß Artikel 4 dieses Abkommens namhaft gemacht wurden. Wenn dies durch Gefahr in Verzug gerechtfertigt ist, oder um eine weitere Nichterfüllung der Bestimmungen dieses Artikels zu verhindern, kann die Partei, welche diese Konsultationen verlangt, geeignete vorläufige Maßnahmen ergreifen.

ARTIKEL 15

Bereitstellung von Statistiken

Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei stellen auf Anfrage regelmäßige oder sonstige statistische Unterlagen zu Verfügung, wie dies zum Zweck der Überprüfbarkeit der Kapazität, welche für die vereinbarten Dienste von den namhaftgemachten Luftverkehrsunternehmen einer anderen Vertragspartei angeboten werden, billigerweise verlangt werden kann; dies wird an die Flugbehörden der jeweils anderen Vertragspartei ausgehändigt. Diese Unterlagen enthalten alle Informationen, welche notwendig sind, um den Umfang des Verkehrs, den diese Luftfahrtunternehmen, in Bezug auf die vereinbarten Dienste abwickeln, sowie seine Herkunft und seinen Bestimmungsort festzustellen.

ARTIKEL 16

Benutzergebühren

(1) Eine Vertragspartei darf den namhaftgemachten Fluglinien der anderen Vertragspartei keine Benutzergebühren auferlegen, welche höher als jene sind, ihren eigen Fluglinien verrechnet werden, welche ähnliche internationale Luftverkehrsdienste durchführen.

(2) Jede Vertragspartei fördert Konsultationen über die Benutzergebühren zwischen den zuständigen Behörden und Luftverkehrsunternehmen, welche die Dienste und Einrichtungen nutzen, die von diesen Behörden betrieben werden, wenn diese von den Vertretungsorganisationen der Luftverkehrsunternehmen geführt werden können. Jede Änderung der Benutzergebühren sollte diesen Benutzern so zeitgerecht angeboten werden, dass es ihnen möglich ist, eine Stellungnahmen abzugeben bevor die Änderungen durchgeführt werden. Jede Vertragspartei soll weiters ihre zuständigen Behörden, welche die Gebühren einheben, sowie diese Benutzer ermuntern, entsprechende Informationen in Bezug auf Benutzergebühren auszutauschen.

ARTIKEL 17

Konsultation

Eine Partei kann jederzeit Konsultationen zur Implementierung, Auslegung, Anwendung oder Änderungen dieses Abkommens verlangen. Diese Konsultationen, welche zwischen den Flugbehörden der Parteien stattfinden können, beginnen innerhalb von sechzig (60) Tagen ab dem Datum an dem die andere Partei dieses Ansuchen schriftlich erhält, sofern die Vertragsparteien nichts Anderes vereinbart haben.

ARTIKEL 18

Streitbeilegung

(1) Wenn eine Meinungsverschiedenheit zwischen den Vertragsparteien in Bezug auf die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens entsteht, versuchen die Parteien, diesen Streit zuerst durch Verhandlungen beizulegen.

(2) Wenn die Vertragsparteien es verabsäumen eine Streitbeilegung durch Verhandlungen zu erzielen, können sie diese an eine Person oder ein Organ übertragen, welches sie vereinbart haben, oder auf Ansuchen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht mit drei Schiedsrichtern zur Entscheidung vorlegen, welches sich wie folgt zusammensetzt:

- (a) innerhalb von dreißig (30) Tagen ab dem Erhalt eines Ersuchens um eine Schiedsrichterentscheidung bestellt jede Vertragspartei einen Schiedsrichter. Ein Staatsbürger eines Staates, der in diesem Streit als neutral erachtet werden kann, agiert als Vorsitzender des Schiedsgerichts und wird als dritter Schiedsrichter durch eine Vereinbarung zwischen den zwei Schiedsrichtern bestimmt und dies innerhalb von sechzig (60) Tagen ab der Benennung des zweiten;
- (b) wenn innerhalb der oben genannten Fristen keine Ernennung vorgenommen wurde, kann eine Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ersuchen, um die notwendige Bestellung innerhalb von dreißig (30) Tagen vorzunehmen. Wenn der Präsident meint, dass er ein Staatsangehöriger eines Staates ist, welcher in Bezug auf diese Meinungsverschiedenheit als neutral betrachtet werden kann, nimmt der dienstälteste Vizepräsident, der aus demselben Grund

nicht ausgeschlossen ist, die Bestellung vor.

(3) Außer wie in diesem Artikel bestimmt wird oder anders von den Parteien vereinbart wird, bestimmt das Schiedsgericht die Grenzen seiner Zuständigkeit und legt das eigene Verfahren fest. Unter der Leitung des Schiedsgerichtes oder auf Ansuchen einer Vertragspartei wird eine Versammlung zur Bestimmung der genauen Themen, welche entschieden werden und der speziellen Verfahren, welche einzuhalten sind, nicht später als dreißig (30) Tage nachdem die Bestellung des Gerichts abgeschlossen ist.

(4) Außer es wird von den Vertragsparteien etwas anderes vereinbart oder vom Schiedsgericht etwas anderes vorgeschrieben, unterbreitet jede Vertragspartei ein Memorandum innerhalb von fünfundvierzig (45) Tagen nachdem die Zusammensetzung des Schiedsgerichts vollständig ist. Rückantworten sind sechzig (60) Tage später fällig. Das Schiedsgericht hält auf Ansuchen einer Partei eine Anhörung ab oder nach seinem eigenen Ermessen innerhalb von dreißig (30) Tagen nachdem die Rückantworten fällig sind.

(5) Das Gericht versucht, eine schriftliche Entscheidung innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Beendigung der Anhörung zu fällen oder wenn es keine Anhörung gab nach dem Datum an dem beide Rückantworten vorgelegt wurden. Die Entscheidung wird mit Mehrheit getroffen.

(6) Eine Vertragspartei kann innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Erhalt derselben um eine Erläuterung der Entscheidung ersuchen und dieser Erlass wird innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach dem Ersuchen gegeben.

(7) Die Entscheidung des Gerichts ist für die Vertragsparteien bindend.

(8) Jede Vertragspartei trägt die Kosten des Schiedsrichters, den sie ernannt hat. Die anderen Kosten des Gerichtes werden zu gleichen Teilen von den

Vertragsparteien getragen, einschließlich der Kosten für den Präsidenten oder Vizepräsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation in Ausführung der Verfahren gemäß Absatz (2)(b) dieses Artikels.

ARTIKEL 19

Abänderungen

Jede Abänderung dieses Abkommens, welche von den Vertragsparteien vereinbart wird, tritt am 60. Tag nach Übermittlung der Mitteilungen der Vertragsparteien in Kraft, worin sie bestätigen, dass alle notwendigen internen Schritte für die Genehmigung dieser Abänderung erfüllt worden sind.

ARTIKEL 20

Beendigung

Eine Vertragspartei kann jederzeit die andere Vertragspartei von ihrer Entscheidung in Kenntnis setzen, dieses Abkommen zu beenden. Dieses Abkommen endet um Mitternacht (am Ort, an dem diese Mitteilung empfangen wurde) unmittelbar vor dem ersten Jahrestag des Datum des Empfangs dieser Mitteilung durch die andere Vertragspartei, außer diese Mitteilung wird durch eine Vereinbarung vor dem Ende dieser Periode zurückgezogen.

ARTIKEL 21

Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation

Dieses Abkommen sowie jede Änderung davon sind bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zu registrieren.

ARTIKEL 22

Inkrafttreten

Jede Vertragspartei setzt die andere Vertragspartei schriftlich über die Erfüllung ihrer jeweiligen Anforderungen für das Inkrafttreten dieses Abkommens in Kenntnis. Dieses Abkommen tritt am dreißigsten (30) Tag nach der letzten Inkenntnissetzung in Kraft.

Zu Urkund dessen haben die von ihren jeweiligen Regierungsangehörigen befugten unterfertigten Bevollmächtigungen dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen zu Wien am 19. Oktober 2015 in zweifacher Ausfertigung in englischer Sprache.

FÜR DIE ÖSTERREICHISCHE
BUNDESREGIERUNG:

FÜR DIE REGIERUNG DER
SONDERVERWALTUNGSREGION
HONGKONG DER
VOLKSREPUBLIK CHINA:

Sebastian KURZ

Professor Anthony B.L. CHEUNG

ANHANG

Streckenplan

Sektion 1

Strecken, welche vom namhaftgemachten Luftverkehrsunternehmen oder den namhaftgemachten Luftverkehrsunternehmen der Sonderverwaltungsregion Hongkong benutzt werden:

Sonderverwaltungsregion Hongkong – Zwischenorte – Punkte in Österreich–
Punkte außerhalb.

Anmerkungen:

1. Das oder die namhaftgemachten Luftverkehrsunternehmen der Sonderverwaltungsregion Hongkong dürfen auf einigen oder allen Flügen es unterlassen an Punkten der Strecken anzurufen, welche oben beschrieben sind, und dürfen Zwischenpunkte und Punkte in Österreich in jeglicher Reihenfolge befliegen sowie Punkte außerhalb in jeglicher Reihenfolge, vorausgesetzt, dass die vereinbarten Dienste auf diesen Strecken in der Sonderverwaltungsregion Hongkong ihren Anfang nehmen.
2. Niemand und nichts darf an einem Zwischenpunkt oder an einem Punkt außerhalb oder an Punkten in Österreich an Bord gehen oder an Bord genommen werden oder aussteigen oder ausgeladen werden oder umgekehrt, mit der Ausnahme wenn dies von Zeit zu Zeit gemeinsam von den entsprechenden Behörden der Vertragsparteien vereinbart wird.
3. Kein Punkt im Hoheitsgebiet von China darf als Zwischenpunkt oder Punkt außerhalb bedient werden.

Sektion 2

Strecken, welche von dem namhaftgemachten Luftverkehrsunternehmen oder den namhaftgemachten Luftverkehrsunternehmen von Österreich betrieben werden:

Punkte in Österreich–Zwischenpunkte–Sonderverwaltungsregion Hongkong –
Punkte außerhalb.

Anmerkungen:

1. Das oder die namhaftgemachten Luftverkehrsunternehmen von Österreich dürfen auf einigen oder allen Flügen es unterlassen an Punkten der hier oben festgelegten Strecken anzurufen, und dürfen Zwischenpunkte in jeglicher

Reihenfolge sowie Punkte außerhalb in jeder Reihenfolge bedienen, vorausgesetzt, dass die vereinbarten Dienste auf diesen Strecken an Punkten in Österreich ihren Anfang nehmen.

2. Niemand und nichts darf an einem Zwischenpunkt oder an einem Punkt außerhalb an Bord genommen werden oder in der Sonderverwaltungsregion Hongkong aussteigen oder ausgeladen werden oder umgekehrt, mit der Ausnahme wenn dies von Zeit zu Zeit von den zuständigen Behörden der Vertragsparteien gemeinsam beschlossen wird.

3. Kein Punkt im Hoheitsgebiet von China darf als Zwischenpunkt oder Punkt außerhalb bedient werden.