

## **LUFTVERKEHRSABKOMMEN**

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

Die österreichische Bundesregierung und die Regierung der Republik Mauritius, nachfolgend „die Vertragsparteien“, sind als Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt;

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

vom Wunsche geleitet, ein Abkommen zur Förderung des Ausbaus von Linienflugverkehrsdiensten zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen,

wie folgt übereingekommen:

## ARTIKEL 1

### DEFINITIONEN

Im Sinne des vorliegenden Abkommens:

**a)** bedeutet der Begriff „ICAO-Abkommen“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt<sup>1</sup>, einschließlich aller gemäß Artikel 90 des Abkommens angenommenen Anhänge und Änderungen sowie aller Änderungen der Anhänge oder des Abkommens gemäß Artikel 90 und 94 Buchstabe (a) des Abkommens, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien gelten;

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

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

**d)** bedeutet der Begriff „namhaft gemachtes Luftverkehrsunternehmen“ jedes gemäß Artikel 3 des vorliegenden Abkommens namhaft gemachte und berechnigte Luftverkehrsunternehmen;

<sup>1</sup> Kundgemacht in BGBl. Nr. 97/1949 zuletzt geändert durch BGBl. III Nr. 115/2008.

**e)** hat der Begriff „Hoheitsgebiet“ die diesem Begriff in Artikel 2 des ICAO-Abkommens zugewiesene Bedeutung;

**f)** haben die Begriffe „Luftverkehrsdienst“, „internationaler Luftverkehrsdienst“, „Luftverkehrsunternehmen“ und „nichtgewerbliche Landung“ die ihnen in Artikel 96 des ICAO-Abkommens zugewiesenen Bedeutungen;

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

**h)** bedeutet der Begriff „Kapazität“ die Menge(n) an vertragsgemäß erbrachten Diensten, normalerweise gemessen anhand der Anzahl an Flügen (Frequenzen) oder Sitzen oder Tonnen Fracht, die in einem Markt (Städtepaar oder von Land zu Land) oder auf einer Strecke in einem bestimmten Zeitraum wie zum Beispiel täglich, wöchentlich, saisonal oder jährlich angeboten werden.

**i)** bedeutet der Begriff „Tarif“ die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht zu bezahlenden Preise, sowie die Konditionen, zu denen diese Preise gelten, einschließlich Provisionsgebühren und anderer zusätzlicher Vergütungen für Agenturen oder den Verkauf von Beförderungsdokumenten, jedoch nicht Entgelt oder Konditionen für die Beförderung von Post; und

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

**k)** Bezugnahmen auf Staatsangehörige der Republik Österreich gelten in diesem Abkommen als Bezugnahmen auf Staatsbürger von Mitgliedsstaaten der Europäischen Union.

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

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

**n)** Der Begriff „Abkommen“ steht für dieses Abkommen, dessen Anhang sowie jegliche Änderungen des Abkommens oder des Anhangs;

**o)** Der Begriff „Vertragsparteien“ steht für die Regierung der Republik Österreich einerseits und die Regierung der Republik Mauritius andererseits.

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

**q)** Der Begriff „Benutzungsgebühren“ steht für Gebühren, die den Luftverkehrsunternehmen von den zuständigen Behörden für die Bereitstellung des Flughafengeländes oder von Flughafeneinrichtungen oder von Flugnavigationseinrichtungen oder Flugsicherheitseinrichtungen oder -diensten, einschließlich zugehörigen Diensten und Einrichtungen, für Luftfahrzeuge, deren Besatzungen, Fluggäste und Fracht in Rechnung gestellt werden oder deren In-Rechnung-Stellung von diesen erlaubt wird.

## ARTIKEL 2

### GEWÄHRUNG VON RECHTEN

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

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

a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen, und

b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet Landungen zu nicht gewerblichen Zwecken durchzuführen.

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

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

### ARTIKEL 3

#### NAMHAFTMACHUNG UND WIDERRUF

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

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

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

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

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

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

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

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

**(b)** im Falle eines von Mauritius namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens:

- (i)** dass es im Hoheitsgebiet von Mauritius niedergelassen ist und über eine gültige Betriebsgenehmigung im Einklang mit dem geltenden Recht von Mauritius verfügt;
- (ii)** dass Mauritius eine wirksame gesetzliche Kontrolle über dieses Luftverkehrsunternehmen ausübt und aufrecht erhält und für die Ausstellung von dessen Luftverkehrsbetreiberzeugnis zuständig ist; und
- (iii)** dass das Luftverkehrsunternehmen direkt oder über eine Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mauritius und/oder seinen

Staatsangehörigen steht und die tatsächliche Kontrolle des Luftverkehrsunternehmens bei diesen liegt.

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

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

- (i)** dieses Unternehmen nicht im Hoheitsgebiet der Republik Österreich gemäß den EU-Verträgen niedergelassen ist oder über keine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union verfügt; oder
- (ii)** die tatsächliche gesetzliche Kontrolle des Luftverkehrsunternehmens nicht von dem EU-Mitgliedsstaat, der für die Ausstellung von dessen Luftverkehrsbetreiberzeugnis zuständig ist, ausgeübt oder aufrecht erhalten wird, oder die zuständige Luftfahrtbehörde in der Namhaftmachung nicht klar genannt ist; oder
- (iii)** das Luftverkehrsunternehmen nicht direkt oder über eine Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedsstaaten der Europäischen Union oder der Europäischen Freihandelsgemeinschaft und/oder von Staatsangehörigen dieser Staaten steht oder die tatsächliche Kontrolle des Luftverkehrsunternehmens nicht bei diesen liegt.

**(b)** im Falle eines von Mauritius namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens:

- (i)** dieses Unternehmen nicht im Hoheitsgebiet von Mauritius niedergelassen ist oder über keine gültige Betriebsgenehmigung nach dem geltenden Recht von Mauritius verfügt;
- (ii)** die tatsächliche gesetzliche Kontrolle über dieses Luftverkehrsunternehmen nicht von Mauritius ausgeübt oder aufrechterhalten wird oder Mauritius nicht für die Ausstellung von dessen Luftverkehrsbetreiberzeugnis zuständig ist; oder
- (iii)** dieses Luftverkehrsunternehmen nicht direkt oder über eine Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mauritius und/oder von seinen Staatsangehörigen steht oder die tatsächliche Kontrolle des Luftverkehrsunternehmens nicht bei diesen liegt.

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

## ARTIKEL 4

### ANWENDBARKEIT VON GESETZEN UND RECHTSVORSCHRIFTEN

1. Die Gesetze und Rechtsvorschriften einer Vertragspartei gelten für Führung und Betrieb der Luftfahrzeuge der von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen beim Einfliegen in das, Überfliegen des, Verweilen im und Verlassen des Hoheitsgebiet/s der ersten Vertragspartei.

2. Die Gesetze und Rechtsvorschriften einer Vertragspartei, die den Einflug in ihr, den Aufenthalt in und den Ausflug aus ihrem Hoheitsgebiet von Fluggästen, Besatzungen, Fracht oder Post regeln, etwa Formalitäten bezüglich Einreise, Ausreise, Auswanderung, Einwanderung, Zoll, Gesundheit und Quarantäne, gelten für Fluggäste, Besatzungen, Fracht und Post, die von Luftfahrzeugen der von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen befördert werden, während sie sich innerhalb des besagten Hoheitsgebietes aufhalten.

3. Jede Vertragspartei erlaubt der anderen Vertragspartei, in ihrem Hoheitsgebiet Maßnahmen zu ergreifen (z. B. die Hinzuziehung von Dokumentenspezialisten), um zu gewährleisten, dass nur Fluggäste mit gültigen Reisedokumenten, die für die Einreise in oder Durchreise durch das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erforderlich sind, befördert werden.

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

## ARTIKEL 5

### BEFREIUNG VON ZÖLLEN UND ANDEREN ABGABEN

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

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

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

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

**(c)** Treib- und Schmierstoffe, die zur Versorgung von Luftfahrzeugen bestimmt sind, die von dem/den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei auf einer festgelegten Flugstrecke eingesetzt werden, selbst wenn

diese Vorräte während des Teils des Fluges, der über das Hoheitsgebiet der Vertragspartei führt, in dem sie an Bord genommen wurden, verwendet werden sollen.

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

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

## **ARTIKEL 6**

### **BESTEUERUNG**

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

## **ARTIKEL 7**

### **BENUTZUNGSGEBÜHREN**

- 1.** Keine Vertragspartei ist berechtigt, den von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen höhere Benutzungsgebühren aufzuerlegen – oder deren Auferlegung zu gestatten – als jene, die ihren eigenen Luftverkehrsunternehmen, welche ähnliche internationale Luftverkehrsdienste durchführen, auferlegt sind.
  
- 2.** Diese Gebühren dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die Luftfahrzeugen der namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen einer jeden Vertragspartei, welche ähnliche internationale Luftverkehrsdienste erbringen, auferlegt sind.
  
- 3.** Diese Gebühren müssen gerecht und angemessen sein und auf vernünftigen wirtschaftlichen Grundsätzen beruhen.

## **ARTIKEL 8**

### **DIREKTER TRANSITVERKEHR**

Fluggäste, Gepäck und Fracht, einschließlich Post, im direkten Transitverkehr über das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei werden, sofern sie den für diesen Zweck vorgesehenen Flughafenbereich nicht verlassen, lediglich einer vereinfachten Kontrolle unterzogen, ausgenommen im Hinblick auf Sicherheitsmaßnahmen gegen die Gefahr widerrechtlicher Störungen, wie Gewalt und Luftpiraterie, sowie gelegentliche Maßnahmen zur Bekämpfung des illegalen Drogenhandels. Gepäck, Fracht und Post im direkten Transitverkehr sind von Zollabgaben, Gebühren und anderen ähnlichen Steuern befreit.

## ARTIKEL 9

### ANERKENNUNG VON ZEUGNISSEN UND ERLAUBNISSCHEINEN

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

2. Absatz 1 gilt auch für ein Luftverkehrsunternehmen, das von der österreichischen Bundesregierung namhaft gemacht wurde und dessen gesetzliche Kontrolle von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgeübt und aufrechterhalten wird.

3. Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, die Anerkennung von Befähigungsnachweisen und Erlaubnisscheinen, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der jeweils anderen Vertragspartei oder einem anderen Staat erteilt oder für gültig anerkannt wurden, für Flüge über ihr eigenes Hoheitsgebiet zu verweigern.

## ARTIKEL 10

### TARIFE

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

Interventionen der Parteien beschränken sich auf:

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

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

## ARTIKEL 11

### HANDELSVERTRETUNG UND AKTIVITÄTEN

1. Den von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen ist es gestattet:

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

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

**c)** sich im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei direkt und – nach Ermessen des Luftverkehrsunternehmens – durch seine Verkaufsbeauftragten im Verkauf von Luftbeförderungsleistungen zu betätigen. Die von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen sind befugt, im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei Luftbeförderungsleistungen zu verkaufen und, und es steht jeder Person frei, solche Beförderungsleistungen in der Währung dieses Hoheitsgebiets oder in frei konvertierbaren Währungen anderer Länder gemäß den geltenden Devisenvorschriften zu kaufen.

2. Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei werden alle erforderlichen Schritte unternehmen, um sicherzustellen, dass die Vertretung der von der jeweils anderen

Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen ihre Tätigkeiten auf geordnete Weise wahrnehmen kann.

## **ARTIKEL 12**

### **GESCHÄFTSMÖGLICHKEITEN**

#### **1. Bodenabfertigung**

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

„Selbstabfertigung“ bedeutet eine Situation, in der der Flughafenbenutzer direkt selbst eine oder mehrere Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten erbringt und keinen Vertrag irgendeiner Art mit einem Dritten für die Erbringung dieser Dienste abschließt; im Sinne dieser Definition gilt, dass die Flughafenbenutzer untereinander dann nicht als Dritte gelten, wenn

- a) einer die Mehrheit des jeweils anderen besitzt, oder
- b) eine einzige Institution die Mehrheit an jedem besitzt.

#### **2. Leasing**

1. Die namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen jeder Partei dürfen die vereinbarten Dienste unter Verwendung von Luftfahrzeugen mit oder ohne Besatzung erbringen, die von einem anderen Luftverkehrsunternehmen einschließlich Drittländern geleast wurden, vorausgesetzt, dass alle Beteiligten einer solchen Vereinbarung die Voraussetzungen erfüllen, die gemäß den normalerweise von den Parteien für solche Vereinbarungen angewendeten Gesetzen und Vorschriften gelten.

2. Keine der Parteien darf von Luftverkehrsunternehmen verlangen, ihre Geräte zu verleasen, um Luftverkehrsrechte im Rahmen dieses Abkommens zu erhalten.

3. Das Leasing mit Besatzung eines Luftfahrzeugs aus einem Drittland durch ein Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei mit dem Zweck, die in diesem Abkommen festgelegten Rechte zu nutzen, muss eine Ausnahme bleiben oder einen temporären Bedarf erfüllen. Ein solches Leasing muss zur vorherigen Genehmigung der Zulassungsbehörde des Luftverkehrsunternehmens, das Leasingnehmer des Wet-Leasing-Luftfahrzeugs ist, sowie der zuständigen Behörde der anderen Partei vorgelegt werden.

### **3. Code-Sharing**

Beim Ausführen oder Anbieten der Dienste gemäß diesem Abkommen können alle Luftverkehrsunternehmen einer Partei kooperative Marketingvereinbarungen wie zum Beispiel Blocked-Space-Vereinbarungen oder Code-Sharing-Vereinbarungen mit:

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

abschließen, wobei gilt, dass (i) das ausführende Luftverkehrsunternehmen im Besitz entsprechender Verkehrsrechte ist und (ii) die vermarktenden Luftverkehrsunternehmen die entsprechenden zugrunde liegenden Flugstreckenrechte

besitzen, und (iii) die Vereinbarungen die Anforderungen an Sicherheit und Wettbewerb erfüllen, die normalerweise für solche Vereinbarungen gelten. Für eine in Code-Sharing verkaufte Fluggastbeförderung muss der Käufer am Verkaufspunkt oder in jedem Fall vor dem Boarding darüber informiert werden, welches Beförderungsunternehmen jeden Sektor des Dienstes betreibt.

Es entspricht dem gemeinsamen Verständnis beider Vertragsparteien, dass Kooperations-Marketing-Vereinbarungen nicht auf die Frequenzansprüche des vermarktenden Luftverkehrsunternehmens angerechnet werden.

## **ARTIKEL 13**

### **UMRECHNUNG UND TRANSFER VON EINNAHMEN**

Jede Vertragspartei gewährt den von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen das Recht, die über die Ausgaben hinausgehenden Einnahmen, die von den genannten Luftverkehrsunternehmen im Zusammenhang mit der Erbringung der vereinbarten Dienste erzielt wurden, gemäß den geltenden Devisenbestimmungen in dem Land, in dem die Einnahmen erzielt wurden, frei in ihr Heimatgebiet zu transferieren. Die Umrechnung der Einnahmen der namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen der einen Vertragspartei in die lokale Währung der anderen Vertragspartei erfolgt im Einklang mit den geltenden Devisenbestimmungen.

## **ARTIKEL 14**

### **FAIRER WETTBEWERB**

1. Jede Vertragspartei gibt den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei gemäß ihren Gesetzen und Vorschriften, in billiger und gleicher Weise Gelegenheit, bei der Bereitstellung von durch dieses Abkommen geregelten internationalen Luftverkehrs miteinander in Wettbewerb zu treten.
  
2. Jede Vertragspartei ergreift gemäß ihren Gesetzen und Vorschriften sämtliche geeigneten Maßnahmen innerhalb ihres Zuständigkeitsbereichs, um sämtliche Formen von Diskriminierung oder unfairen Wettbewerbspraktiken zu eliminieren, die sich nachteilig auf die Wettbewerbsposition der namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei auswirken.
  
3. Die von den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen jeder Vertragspartei zur Verfügung zu stellende Kapazität muss im Verhältnis zu den Anforderungen der Öffentlichkeit in Bezug auf die Beförderung auf den vereinbarten Flugstrecken stehen, und ihr vorrangiges Ziel ist die Bereitstellung von Kapazitäten mit einem zumutbaren Auslastungsfaktor, die ausreichend sind, um die aktuellen und vernünftigerweise zu erwartenden Anforderungen für die Beförderung von Fahrgästen, Fracht und Post zu erfüllen.
  
4. Von Luftverkehrsunternehmen, die von einer Vertragspartei namhaft gemacht werden, können die Luftfahrtbehörden der jeweils anderen Vertragspartei verlangen, ihre Flugpläne mindestens dreißig (30) Tage vor dem vorgesehenen Datum ihrer

Einführung zur Genehmigung vorzulegen. Das gleiche Verfahren gilt für etwaige Änderungen der Flugpläne.

In besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Luftfahrtbehörden verkürzt werden.

**5.** Wenn eine der Vertragsparteien der Ansicht ist, dass das/die von ihr namhaft gemacht(en) Luftverkehrsunternehmen diskriminiert oder unfair behandelt wird/werden oder dass die andere Vertragspartei für das/die namhaft gemacht(en) Luftverkehrsunternehmen dieser anderen Vertragspartei Unterstützung in Betracht zieht oder gewährt, die sich nachteilig auf die Möglichkeit der Luftverkehrsunternehmen der ersten Vertragspartei auswirkt oder auswirken könnte, in billiger und gleicher Weise am Wettbewerb zur Bereitstellung der in diesem Abkommen geregelten internationalen Luftverkehrsdiensten teilzunehmen, kann sie um Konsultationen ersuchen und die andere Vertragspartei über die Gründe für ihre Unzufriedenheit informieren. Diese Konsultationen finden spätestens 30 Tage nach Eingang des Antrags statt. Falls innerhalb von dreißig (30) Tagen nach dem Datum dieses ,Ersuchens keine zufriedenstellende Einigung erreicht werden kann, so stellt dies einen Grund für die Versagung, den Widerruf, eine Beschränkung oder die Auferlegung von Bedingungen für die Betriebsgenehmigung für die Luftverkehrsunternehmen dieser Vertragspartei dar.

## ARTIKEL 15

### FLUGSICHERHEIT

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

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

3. Unbeschadet der in Artikel 33 des ICAO-Abkommens genannten Verpflichtungen wird vereinbart, dass jedes von den für Luftverkehrsdienste in das oder aus dem Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei betriebene Luftfahrzeug während seines Aufenthalts im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einer Überprüfung durch die bevollmächtigten Vertreter der anderen Vertragspartei an Bord und rund um das Luftfahrzeug unterzogen werden kann, um sowohl die

Gültigkeit der Papiere des Luftfahrzeugs sowie der Besatzungsmitglieder als auch den augenscheinlichen Zustand des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung zu überprüfen (in diesem Artikel als „Vorfeldinspektion“ bezeichnet), sofern dies nicht zu einer ungebührlichen Verzögerung führt.

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

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

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

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

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

**6.** Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebsbewilligung von einem oder mehreren Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei unverzüglich auszusetzen oder abzuändern, falls die erste Vertragspartei aufgrund einer oder mehrerer Vorfeldinspektion(en), der Verweigerung des Zugangs zwecks Vorfeldinspektion, aufgrund von Konsultationen oder aus einem anderen Grund zu dem Schluss kommt, dass eine sofortige Maßnahme für die Sicherheit des Flugbetriebs unbedingt erforderlich ist.

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

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

## ARTIKEL 16

### SICHERHEIT IN DER ZIVILLUFTFAHRT

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

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

**a)** Das Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen<sup>2</sup>, unterzeichnet in Tokio am 14. September 1963;

**b)** Das Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen<sup>3</sup>, unterzeichnet in Den Haag am 16. Dezember 1970;

**c)** Das Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt<sup>4</sup>, unterzeichnet in Montreal am 23. September 1971;

**d)** Das Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen<sup>5</sup>, unterzeichnet in Montreal am 24. Februar 1988;

<sup>2</sup> Kundgemacht in BGBl. Nr. 247/1974 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 2/2008.

<sup>3</sup> Kundgemacht in BGBl. Nr. 249/1974.

<sup>4</sup> Kundgemacht in BGBl. Nr. 248/1974.

<sup>5</sup> Kundgemacht in BGBl. Nr. 63/1990.

**e)** Das Übereinkommen über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zweck des Aufspürens<sup>6</sup>, unterzeichnet in Montreal am 1. März 1991,

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

**3.** Die Vertragsparteien handeln in ihren beiderseitigen Beziehungen entsprechend den von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation festgelegten und dem Abkommen von Chicago als Anhänge hinzugefügten Luftsicherheitsstandards, sofern die besagten Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, 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, oder, im Falle der Republik Österreich, von Betreibern von Luftfahrzeugen, die entsprechend den EU-Verträgen 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.** Die Vertragsparteien gewähren einander auf Verlangen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge und sonstige widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie alle sonstigen Bedrohungen der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

**5.** Beide Vertragsparteien kommen überein, ihre Betreiber von Luftfahrzeugen dazu zu verpflichten, beim Ausflug aus dem oder dem Aufenthalt im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei die Luftfahrtsicherheitsbestimmungen gemäß dem im

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

jeweiligen Land geltenden Recht, im Falle der Republik Österreich einschließlich des Rechts der Europäischen Union, einzuhalten.

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

**7.** Jede Vertragspartei sagt außerdem eine wohlwollende Prüfung jedes Ersuchens der anderen Vertragspartei um angemessene besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung zu.

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

**9.** Hat eine Vertragspartei triftige Gründe anzunehmen, dass die andere Vertragspartei von den Luftfahrtsicherheitsbestimmungen dieses Artikels abweicht, können die Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei unverzüglich Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei verlangen. Die Nichterzielung einer zufrieden stellenden Einigung innerhalb eines (1) Monats nach diesem Ersuchen gilt als Grund für die Anwendung von Absatz 5 des Artikels 3 dieses Abkommens (Namhaftmachung und Widerruf). Wenn eine Notlage dies erfordert, kann jede Vertragspartei vor Ablauf eines Monats vorläufige Maßnahmen ergreifen.

## ARTIKEL 17

### Intermodale Dienste

1. Unbeschadet anderslautender Bestimmungen in diesem Abkommen ist es Luftverkehrsunternehmen sowie indirekten Anbietern von Personenbeförderung jeder Vertragspartei ohne Einschränkung erlaubt, im Zusammenhang mit internationalem, Luftverkehr jede Bodenbeförderung für Fluggäste an oder von beliebige(n) Punkte(n) in den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien oder in Drittländern zu nutzen, einschließlich der Beförderung zu und von allen Flughäfen mit Zolleinrichtungen. Den Luftverkehrsunternehmen steht es frei, ihre eigene Bodenbeförderung vorzunehmen, oder diese nach Belieben durch Vereinbarungen mit anderen Bodenbeförderungsunternehmen erbringen zu lassen, einschließlich Bodenbeförderung, die durch andere Luftverkehrsunternehmen und indirekte Anbieter von Personenluftverkehrsdiensten betrieben wird. Diese intermodalen Personenverkehrsdienste können zu einem einzigen durchgehenden Preis, der für die Beförderung in der Luft und auf dem Boden gemeinsam gilt, angeboten werden, sofern die Fluggäste über die Umstände dieser Beförderung informiert werden.

2. Unbeschadet anderslautender Bestimmungen in diesem Abkommen ist es Luftverkehrsunternehmen sowie indirekten Anbietern von Frachttransporten der Vertragsparteien ohne Einschränkung erlaubt, im Zusammenhang mit internationalem Luftverkehr, jede Bodenbeförderung für Fracht an oder von beliebige(n) Punkte(n) in den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien oder Drittländern zu nutzen, einschließlich der Beförderung zu und von allen Flughäfen mit Zolleinrichtungen und einschließlich, falls zutreffend, des Rechts zur Beförderung von Fracht unter Zollverschluss gemäß geltendem inländischem Recht. Für solche Güter ist der Zugang zur Zollabfertigung und zu Zolleinrichtungen am Flughafen zu gewähren, egal ob diese auf dem Land- oder Luftweg transportiert werden. Den Luftverkehrsunternehmen steht es frei, ihre eigene Bodenbeförderung vorzunehmen, oder diese nach Belieben durch

Vereinbarungen mit anderen Bodenbeförderungsunternehmen erbringen zu lassen, einschließlich einer Bodenbeförderung, die durch andere Luftverkehrsunternehmen und indirekte Anbieter von Frachtluftverkehrsdiensten betrieben wird. Diese intermodalen Frachtverkehrsdienste können zu einem einzigen durchgehenden Preis, der für die Beförderung in der Luft und auf dem Boden gemeinsam gilt, angeboten werden, sofern die Versender über die Umstände dieser Beförderung informiert werden.

## **ARTIKEL 18**

### **BEISTELLUNG VON STATISTIKEN**

Die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei stellen, im Einklang mit den geltenden Gesetzen und Rechtsvorschriften einer jeden Vertragspartei, den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen solche statistischen Unterlagen zur Verfügung, wie sie vernünftiger Weise zu Informationszwecken erforderlich sind.

## **ARTICLE 19**

### **KONSULTATIONEN**

1. Auf Ersuchen einer Vertragspartei konsultieren die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien einander von Zeit zu Zeit, um eine enge Zusammenarbeit betreffend alle Fragen im Zusammenhang mit der Auslegung und Anwendung dieses Abkommens sicherzustellen.
2. Vorbehaltlich Artikel 14 (Fairer Wettbewerb), Artikel 15 (Flugsicherheit) und Artikel 16 (Sicherheit in der Zivilluftfahrt) beginnen diese Konsultationen innerhalb eines Zeitraums von sechzig (60) Tagen ab Ersuchen einer Vertragspartei.

## **ARTIKEL 20**

### **ABÄNDERUNGEN**

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

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

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

## ARTIKEL 21

### BEILEGUNG VON MEINUNGSVERSCHIEDENHEITEN

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

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

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

4. Benennt eine der Vertragsparteien innerhalb der genannten Frist keinen Schiedsrichter oder der dritte Schiedsrichter wird nicht innerhalb der genannten Frist bestellt, kann der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation von einer Partei ersucht werden, je nach Erfordernis einen oder mehrere Schiedsrichter zu bestellen. In einem solchen Fall hat der dritte Schiedsrichter Angehöriger eines Drittstaates zu sein, dem Schiedsgericht vorzusitzen und den Ort der Schiedsgerichtsverhandlung festzulegen. Ist der Präsident der Ansicht, dass er Angehöriger eines Staates ist, der im Verhältnis zur Meinungsverschiedenheit als nicht

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

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

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

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

## **ARTIKEL 22**

### **KÜNDIGUNG**

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

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

## **ARTIKEL 23**

### **REGISTRIERUNG**

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

## **ARTIKEL 24**

### **INKRAFTTRETEN**

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

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

Geschehen in zweifacher Ausfertigung in Pretoria am 14. Dezember 2015 in deutscher und englischer Sprache, wobei alle Texte gleichermaßen authentisch sind. Bei unterschiedlicher Auslegung von Bestimmungen dieses Abkommens ist der englische Wortlaut maßgebend.

**FÜR DIE ÖSTERREICHISCHE  
BUNDESREGIERUNG**

**FÜR DIE REGIERUNG DER  
REPUBLIK MAURITIUS**

Brigitte Öppinger-Walchshofer m.p.

Paramasivum Pillay Vyapoory m.p.

## ANHANG

### Abschnitt I:

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

Ausgangspunkte:	Zwischenpunkte:	Zielpunkte:	Punkte darüber hinaus:
Punkte in Österreich	Alle Punkte	Punkte in Mauritius	Alle Punkte

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

Ausgangspunkte:	Zwischenpunkte:	Zielpunkte:	Punkte darüber hinaus:
Punkte in Mauritius	Alle Punkte	Punkte in Österreich	Alle Punkte

### Abschnitt II:

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

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

### Abschnitt III:

Das/Die von einer Vertragspartei namhaft gemachte/n Luftverkehrsunternehmen kann/können es auf beliebigen oder allen Flügen unterlassen, Zwischenpunkte und/oder Punkte darüber hinaus anzufliiegen, vorausgesetzt die vereinbarten Luftverkehrsdienste auf dieser Flugstrecke beginnen und enden im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei.

