

## LUFTVERKEHRSABKOMMEN

CE/USA/de 1

DIE VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA (nachstehend die "Vereinigten Staaten")

einerseits und

DIE REPUBLIK ÖSTERREICH,

DAS KÖNIGREICH BELGIEN,

DIE REPUBLIK BULGARIEN,

DIE REPUBLIK ZYPERN,

DIE TSCHECHISCHE REPUBLIK,

DAS KÖNIGREICH DÄNEMARK,

DIE REPUBLIK ESTLAND,

DIE REPUBLIK FINNLAND,

DIE FRANZÖSISCHE REPUBLIK,

DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND,

CE/USA/de 2

DIE HELLENISCHE REPUBLIK,

DIE REPUBLIK UNGARN,

IRLAND,

DIE ITALIENISCHE REPUBLIK,

DIE REPUBLIK LETTLAND,

DIE REPUBLIK LITAUEN,

DAS GROSSHERZOGTUM LUXEMBURG,

MALTA,

DAS KÖNIGREICH DER NIEDERLANDE,

DIE REPUBLIK POLEN,

DIE PORTUGIESISCHE REPUBLIK,

RUMÄNIEN,

DIE SLOWAKISCHE REPUBLIK,

DIE REPUBLIK SLOWENIEN,

DAS KÖNIGREICH SPANIEN,

DAS KÖNIGREICH SCHWEDEN,

DAS VEREINIGTE KÖNIGREICH GROSSBRITANNIEN UND NORDIRLAND,

Vertragsparteien des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft und Mitgliedstaaten der Europäischen Union (nachstehend die "Mitgliedstaaten"),

und die EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT

andererseits,

IN DEM WUNSCH, ein internationales Luftverkehrssystem auf der Grundlage des am Markt herrschenden Wettbewerbs zwischen Luftfahrtunternehmen mit einem Mindestmaß an staatlichen Eingriffen und staatlicher Regulierung zu fördern,

CE/USA/de 4

IN DEM WUNSCH, mehr Möglichkeiten für den internationalen Luftverkehr zu schaffen, auch durch die Schaffung von Luftverkehrsnetzen, die den Bedürfnissen von Fluggästen und Versendern im Hinblick auf angemessene Luftverkehrsdienste entsprechen,

IN DEM WUNSCH, es den Luftfahrtunternehmen zu ermöglichen, Reisenden und Versendern wettbewerbsfähige Preise und Dienstleistungen in offenen Märkten anzubieten,

IN DEM WUNSCH, die Vorteile eines liberal gefassten Abkommens allen Bereichen der Luftverkehrsbranche, auch den Beschäftigten der Luftfahrtunternehmen, zugänglich zu machen,

IN DEM WUNSCH, im internationalen Luftverkehr ein Höchstmaß an Sicherheit zu gewährleisten, und unter Bekundung ihrer tiefen Besorgnis über Handlungen oder Bedrohungen, die sich gegen die Sicherheit von Luftfahrzeugen richten und die Sicherheit von Personen oder Sachen gefährden, den Luftverkehrsbetrieb beeinträchtigen und das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Sicherheit der Zivilluftfahrt untergraben,

UNTER VERWEIS auf das Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt<sup>1</sup>, das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegt wurde,

IN ANERKENNUNG der Tatsache, dass staatliche Beihilfen den Wettbewerb zwischen Luftfahrtunternehmen beeinträchtigen können und die grundlegenden Ziele dieses Abkommens in Frage stellen können,

---

<sup>1</sup> Kundgemacht in BGBl. Nr. 97/1949.

UNTER BEKRÄFTIGUNG der Bedeutung des Umweltschutzes bei der Entwicklung und Durchführung einer internationalen Luftverkehrspolitik,

UNTER VERWEIS auf die Bedeutung des Verbraucherschutzes, einschließlich der diesbezüglichen Bestimmungen des am 28. Mai 1999 in Montreal unterzeichneten Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr<sup>2</sup>,

IN DER ABSICHT, auf dem Rahmen bestehender Vereinbarungen aufzubauen, um den Zugang zu den Märkten zu öffnen und größtmöglichen Nutzen für Verbraucher, Luftfahrtunternehmen, Arbeitnehmer und Gemeinschaften beiderseits des Atlantiks zu erzielen,

IN ANERKENNUNG der Bedeutung eines verbesserten Zugangs der Luftfahrtunternehmen zu globalen Kapitalmärkten für die Stärkung des Wettbewerbs und die Förderung der Ziele dieses Abkommens,

IN DER ABSICHT, ein Beispiel von globaler Bedeutung für die Vorteile der Liberalisierung in diesem zentralen Wirtschaftsbereich zu setzen,

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

---

<sup>2</sup> Kundgemacht in BGBl. III Nr. 131/2004.

## ARTIKEL 1

### Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Abkommens bezeichnet – soweit nichts anderes bestimmt ist – der Ausdruck

1. "Abkommen" das vorliegende Abkommen, seine Anhänge und seine Anlage sowie alle diesbezüglichen Änderungen;
2. "Luftverkehr" die öffentlich angebotene entgeltliche Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post mit Luftfahrzeugen, entweder getrennt oder zusammen;
3. "ICAO-Abkommen" das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt<sup>3</sup>, einschließlich
  - a) aller diesbezüglichen Änderungen, die gemäß Artikel 94 Buchstabe a des ICAO-Abkommens in Kraft getreten sind und sowohl von den Vereinigten Staaten als auch dem jeweils betroffenen Mitgliedstaat oder den jeweils betroffenen Mitgliedstaaten ratifiziert wurden, sowie
  - b) aller Anhänge oder diesbezüglichen Änderungen, die gemäß Artikel 90 des ICAO-Abkommens angenommen wurden, soweit diese Anhänge oder Änderungen zu irgendeinem bestimmten Zeitpunkt sowohl für die Vereinigten Staaten als auch den jeweils betroffenen Mitgliedstaat oder die jeweils betroffenen Mitgliedstaaten gelten;

---

<sup>3</sup> Kundgemacht in BGBl. Nr. 97/1949.

4. "Vollkosten" die Kosten für die Erbringung einer Dienstleistung zuzüglich einer angemessenen Gebühr für Verwaltungsgemeinkosten;
5. "internationaler Luftverkehr" den Luftverkehr, der durch den Luftraum über dem Hoheitsgebiet von mehr als einem Staat führt;
6. "Vertragspartei" entweder die Vereinigten Staaten oder die Europäische Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten;
7. "Preis" alle Tarife, Frachtraten oder Gebühren für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und/oder Fracht (ausgenommen Post) im Luftverkehr, einschließlich – falls zutreffend – der Land- oder Seebeförderung in Verbindung mit der Beförderung im internationalen Luftverkehr, die von den Luftfahrtunternehmen einschließlich ihrer Beauftragten erhoben werden, sowie die Bedingungen für die Gültigkeit solcher Tarife, Frachtraten oder Gebühren;
8. "Landung zu nichtgewerblichen Zwecken" eine Landung für andere Zwecke als zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Gepäck, Fracht und/oder Post im Luftverkehr;

9. "Hoheitsgebiet" im Falle der Vereinigten Staaten die Landgebiete (Festland und Inseln), Binnengewässer und Hoheitsgewässer unter ihrer Souveränität oder Rechtsprechung und im Falle der Europäischen Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten die Landgebiete (Festland und Inseln), Binnengewässer und Hoheitsgewässer, auf die der Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft unter den in diesem Vertrag sowie etwaigen Nachfolgeinstrumenten festgelegten Bedingungen Anwendung findet; die Anwendung dieses Abkommens auf den Flughafen Gibraltar erfolgt unbeschadet der Rechtsstandpunkte des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs in der strittigen Frage der Souveränität über das Gebiet, auf dem sich der Flughafen befindet, und des fortdauernden Ausschlusses des Flughafens Gibraltar von den Luftverkehrsmaßnahmen der Europäischen Gemeinschaft, wie sie am 18. September 2006 zwischen den Mitgliedstaaten gelten, gemäß der am 18. September 2006 in Cordoba vereinbarten Ministererklärung zum Flughafen von Gibraltar; und
10. "Benutzungsgebühr" eine Gebühr, die den Luftfahrtunternehmen für die Bereitstellung von Einrichtungen oder Dienstleistungen an Flughäfen, im Flughafenumfeld, im Bereich der Flugnavigation oder der Flugsicherheit, einschließlich damit zusammenhängender Dienste und Einrichtungen, auferlegt wird.

## ARTIKEL 2

### Billige und gleiche Wettbewerbsbedingungen

Jede Vertragspartei gibt den Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien in billiger und gleicher Weise Gelegenheit, bei der Durchführung des durch dieses Abkommen geregelten internationalen Luftverkehrs miteinander in Wettbewerb zu treten.

## ARTIKEL 3

## Gewährung von Rechten

- (1) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs durch Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Vertragspartei folgende Rechte:
- a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen,
  - b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen,
  - c) das Recht, internationalen Luftverkehr zwischen Punkten auf folgenden Strecken durchzuführen:
    - i) im Falle von Luftfahrtunternehmen der Vereinigten Staaten (nachstehend "US-Luftfahrtunternehmen") von Punkten außerhalb der Vereinigten Staaten über die Vereinigten Staaten und über Zwischenlandepunkte nach einem Punkt oder Punkten in einem oder mehreren Mitgliedstaaten und darüber hinaus und im Falle von Nurfracht-Diensten zwischen jedwedem Mitgliedstaat nach einem oder mehreren Punkten (einschließlich in anderen Mitgliedstaaten);

- ii) im Falle von Luftfahrtunternehmen der Europäischen Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten (nachstehend "Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft") von Punkten außerhalb der Mitgliedstaaten über die Mitgliedstaaten und Zwischenlandepunkte nach einem oder mehreren Punkten in den Vereinigten Staaten und darüber hinaus und im Falle von Nurfracht-Diensten zwischen den Vereinigten Staaten und einem oder mehreren Punkten und im Falle von kombinierten Diensten zwischen einem Punkt oder mehreren Punkten in den Vereinigten Staaten und einem oder mehreren Punkten in allen Mitgliedern des Gemeinsamen Europäischen Luftverkehrsraums (nachstehend: "ECAA") ab dem Unterzeichnungsdatum dieses Übereinkommens; und
- d) die in diesem Abkommen anderweitig festgelegten Rechte.

(2) Jedes Luftfahrtunternehmen kann nach seinem Ermessen auf bestimmten oder allen Flügen

- a) Flüge in einer oder in beiden Richtungen durchführen,
- b) verschiedene Flugnummern innerhalb eines Fluges kombinieren,
- c) Punkte außerhalb und innerhalb der Gebiete der Vertragsparteien sowie Punkte darüber hinaus in beliebiger Kombination und Reihenfolge bedienen,
- d) auf Landungen an einem bestimmten Punkt oder bestimmten Punkten verzichten,

- e) an jedem beliebigen Punkt Verkehr von jedem seiner Luftfahrzeuge auf ein anderes seiner Luftfahrzeuge verlagern,
- f) Punkte jenseits jedes Punktes in seinem Gebiet mit oder ohne Wechsel des Fluggeräts oder der Flugnummer bedienen und diese Dienste öffentlich als durchgehende Dienste anbieten,
- g) Zwischenlandungen an beliebigen Punkten innerhalb oder außerhalb des Gebietes der Vertragsparteien durchführen,
- h) Transitverkehr über das Gebiet der jeweils anderen Vertragspartei durchführen und
- i) Verkehr ungeachtet seines Ursprungs in ein und demselben Luftfahrzeug kombinieren;

hierbei gelten keine Richtungsbeschränkungen oder geographischen Beschränkungen und es entstehen keine Verluste von Rechten zur Durchführung von Verkehr, der ansonsten im Rahmen dieses Abkommens zulässig ist.

(3) Die Bestimmungen nach Absatz 1 gelten unter folgenden Voraussetzungen:

- a) im Falle von US-Luftfahrtunternehmen ist die Beförderung – Nurfracht-Dienste ausgenommen – Teil eines Dienstes, mit dem die Vereinigten Staaten bedient werden, und
- b) im Falle von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist die Beförderung – i) Nurfracht-Dienste und ii) kombinierte Dienste zwischen den Vereinigten Staaten und den Mitgliedern des ECAA ab dem Unterzeichnungsdatum dieses Übereinkommens ausgenommen – Teil eines Dienstes, mit dem ein Mitgliedstaat bedient wird.

(4) Jede Vertragspartei gestattet, dass jedes Luftfahrtunternehmen die Frequenz und Kapazität der von ihm angebotenen internationalen Luftverkehrsdienste auf Grund kommerzieller marktbezogener Überlegungen festlegt. In Übereinstimmung mit diesem Recht begrenzt keine der Vertragsparteien einseitig das Verkehrsvolumen, die Frequenz oder Regelmäßigkeit des Dienstes oder das oder die Muster der von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge und verlangt keine Vertragspartei die Vorlage von Flugplänen, Charterflugprogrammen oder Betriebsplänen von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei, es sei denn, dies ist aus zollrechtlichen, technischen oder betrieblichen Gründen oder aus Umweltschutzgründen (gemäß Artikel 15) erforderlich, wobei einheitliche Bedingungen in Einklang mit Artikel 15 des ICAO-Abkommens anzuwenden sind.

(5) Jedes Luftfahrtunternehmen kann sich am internationalen Luftverkehr beteiligen, ohne Beschränkungen im Hinblick auf etwaige Veränderungen bei Muster oder Zahl der eingesetzten Luftfahrzeuge, soweit diese Beförderung a) im Falle von US-Luftfahrtunternehmen – Nurfracht-Dienste ausgenommen – Teil eines Dienstes ist, mit dem die Vereinigten Staaten bedient werden, und b) im Falle von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft – i) Nurfracht-Dienste und ii) kombinierte Dienste zwischen den Vereinigten Staaten und den Mitgliedern des ECAA ab dem Tag der Unterzeichnung dieses Übereinkommens ausgenommen – Teil eines Dienstes ist, mit dem ein Mitgliedstaat bedient wird.

(6) Aus diesem Abkommen können nicht abgeleitet werden:

- a) im Falle von US-Luftfahrtunternehmen das Recht, im Gebiet eines Mitgliedstaates Fluggäste, Gepäck, Fracht oder Post an Bord zu nehmen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein anderer Punkt im Gebiet des betreffenden Mitgliedstaates ist;

- b) im Falle von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft das Recht, im Gebiet der Vereinigten Staaten Fluggäste, Gepäck, Fracht oder Post an Bord zu nehmen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein anderer Punkt im Gebiet der Vereinigten Staaten ist.

(7) Der Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu staatlichen US-Beförderungsaufträgen wird in Anhang 3 geregelt.

## ARTIKEL 4

### Genehmigung

Erhält eine Vertragspartei Anträge von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei in der vorgeschriebenen Form und Weise für Betriebsgenehmigungen und technische Erlaubnisse, so gewährt sie die entsprechenden Genehmigungen und Erlaubnisse mit möglichst geringer verfahrensbedingter Zeitverzögerung, wenn

- a) im Falle von US-Luftfahrtunternehmen die wesentlichen Eigentumsanteile und die tatsächliche Kontrolle des Luftfahrtunternehmens bei den Vereinigten Staaten, bei US-Staatsangehörigen oder beiden liegen und wenn das Luftfahrtunternehmen als US-Luftfahrtunternehmen zugelassen ist und seinen Hauptgeschäftssitz im Hoheitsgebiet der Vereinigten Staaten hat;
- b) im Falle von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft die wesentlichen Eigentumsanteile und die tatsächliche Kontrolle des Luftfahrtunternehmens in einem oder mehreren Mitgliedstaaten, bei ihren Staatsangehörigen oder beiden liegen und wenn das Luftfahrtunternehmen als Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zugelassen ist und seinen Hauptgeschäftssitz im Hoheitsgebiet der Europäischen Gemeinschaft hat;

- c) das Luftfahrtunternehmen in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die gemäß den Gesetzen und sonstigen Rechtsvorschriften für den Betrieb des internationalen Luftverkehrs von der Vertragspartei, die den oder die Anträge prüft, üblicherweise angewendet werden, und
- d) die Bestimmungen in Artikel 8 (Flugsicherheit) und Artikel 9 (Luftsicherheit) eingehalten und angewendet werden.

## ARTIKEL 5

### Widerruf der Genehmigung

- (1) Jede Vertragspartei ist berechtigt, die Betriebserlaubnisse oder technischen Zulassungen zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken oder den Betrieb eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei anderweitig auszusetzen oder einzuschränken, wenn
  - a) im Falle von US-Luftfahrtunternehmen die wesentlichen Eigentumsanteile und die tatsächliche Kontrolle des Luftfahrtunternehmens nicht bei den Vereinigten Staaten, bei US-Staatsangehörigen oder beiden liegen oder das Luftfahrtunternehmen nicht als US-Luftfahrtunternehmen zugelassen ist oder seinen Hauptgeschäftssitz nicht im Gebiet der Vereinigten Staaten hat,
  - b) im Falle von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft die wesentlichen Eigentumsanteile und die tatsächliche Kontrolle des Luftfahrtunternehmens nicht bei einem oder mehreren Mitgliedstaaten, bei ihrem Staatsangehörigen oder beiden liegen oder das Luftfahrtunternehmen nicht als Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zugelassen ist oder seinen Hauptgeschäftssitz nicht im Hoheitsgebiet der Europäischen Gemeinschaft hat oder

c) das betreffende Luftfahrtunternehmen die in Artikel 7 (Anwendung von Rechtsvorschriften) dieses Abkommens genannten Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften nicht eingehalten hat.

(2) Sofern nicht zur Vermeidung von weiteren Verstößen gegen Absatz 1 Buchstabe c Sofortmaßnahmen erforderlich sind, werden die in diesem Artikel aufgeführten Rechte erst nach Konsultationen mit der anderen Vertragspartei ausgeübt.

(3) Dieser Artikel berührt nicht die Rechte beider Vertragsparteien, Betriebserlaubnisse oder technische Zulassungen von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei gemäß den Bestimmungen von Artikel 8 (Flugsicherheit) oder Artikel 9 (Luftsicherheit) zu verweigern, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen.

## ARTIKEL 6

### Zusätzliche Regelungen in Bezug auf Eigentumsverhältnisse, Investitionen und Kontrolle

Ungeachtet der anderen Bestimmungen dieses Abkommens wenden die Vertragsparteien bei ihren Beschlüssen, die sie gemäß ihren jeweiligen Gesetzen und sonstigen Rechtsvorschriften über Eigentumsverhältnisse, Investitionen und Kontrolle treffen, die Bestimmungen von Anhang 4 an.

## ARTIKEL 7

## Anwendung von Rechtsvorschriften

- (1) Die Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften einer Vertragspartei betreffend den Einflug in ihr oder den Ausflug aus ihrem Gebiet der im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge oder betreffend den Betrieb und den Verkehr dieser Luftfahrzeuge innerhalb ihres Gebietes gelten für die Luftfahrzeuge, die von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei verwendet werden, und sind von diesen Luftfahrzeugen beim Ein- oder Ausflug und innerhalb des Gebietes der ersten Vertragspartei zu befolgen.
- (2) Beim Einflug in das oder beim Ausflug aus dem Gebiet einer Vertragspartei sind die für dieses Gebiet geltenden Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften für den Einflug in das oder den Ausflug aus dem Gebiet von Fluggästen, Besatzungen oder Fracht von Luftfahrzeugen (einschließlich Vorschriften betreffend Einreise, Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne oder bei Postsendungen die hierfür geltenden Vorschriften) von diesen Fluggästen und Besatzungen – oder den im ihrem Namen handelnden Personen – sowie der Fracht von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei einzuhalten.

## ARTIKEL 8

## Flugsicherheit

(1) Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien erkennen für die Durchführung des in diesem Abkommen vorgesehenen Luftverkehrs Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine, die jeweils von ihnen erteilt oder als gültig anerkannt wurden und noch Gültigkeit besitzen, als gültig an, vorausgesetzt, dass die Bedingungen für solche Zeugnisse und Erlaubnisscheine mindestens den auf Grund des ICAO-Abkommens festgelegten Mindestanforderungen entsprechen. Die zuständigen Behörden können jedoch die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen, die ihren eigenen Staatsangehörigen von anderen zuständigen Behörden erteilt oder für gültig erklärt worden sind, für Flüge über ihrem eigenen Gebiet verweigern.

(2) Die zuständigen Behörden einer Vertragspartei können Konsultationen mit anderen zuständigen Behörden über die von diesen Behörden eingehaltenen Standards in Bezug auf Luftverkehrseinrichtungen, Luftfahrzeugbesatzungen, Luftfahrzeuge und den Betrieb der von diesen Behörden beaufsichtigten Luftfahrtunternehmen verlangen. Derartige Konsultationen finden innerhalb von 45 Tagen nach dem Ersuchen statt, soweit nichts anderes vereinbart wird. Stellen die anfragenden zuständigen Behörden nach solchen Konsultationen fest, dass die anderen Behörden in diesen Bereichen nicht tatsächlich Sicherheitsstandards und -anforderungen einhalten und anwenden, die wenigstens den Mindeststandards entsprechen, welche nach dem ICAO-Abkommen festgelegt werden können, so notifizieren die anfragenden zuständigen Behörden diese Feststellungen und die Schritte, die zur Erfüllung dieser Mindeststandards als notwendig erachtet werden, und die betreffenden Behörden ergreifen entsprechende Abhilfemaßnahmen. Die anfragenden zuständigen Behörden behalten sich das Recht vor, die Betriebserlaubnis oder die technische Zulassung eines Luftfahrtunternehmens oder von Luftfahrtunternehmen unter der Sicherheitsaufsicht der betreffenden zuständigen Behörden zu verweigern, zu widerrufen oder einzuschränken, wenn diese Behörden solche Abhilfemaßnahmen nicht innerhalb eines angemessenen Zeitraums ergreifen, und Sofortmaßnahmen in Bezug auf das oder die betreffenden Luftfahrtunternehmen zu treffen, wenn diese entscheidend sind, um zu vermeiden, dass weitere Verstöße gegen die Pflicht zur Einhaltung und Anwendung der genannten Standards und Anforderungen zu einer unmittelbaren Bedrohung für die Flugsicherheit führen.

(3) Der Europäischen Kommission werden alle Anfragen und Notifizierungen im Rahmen dieses Artikels zeitgleich übermittelt.

(4) Dieser Artikel hindert die zuständigen Behörden der Vertragsparteien nicht an der Durchführung sicherheitsbezogener Beratungen, auch über die routinemäßige Anwendung von Sicherheitsstandards und Anforderungen oder über Notfälle, wie sie von Zeit zu Zeit auftreten können.

## ARTIKEL 9

### Luftsicherheit

(1) In Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten gemäß dem Völkerrecht bekräftigen die Vertragsparteien erneut, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen, fester Bestandteil dieses Abkommens ist. Ohne den allgemeinen Charakter ihrer völkerrechtlichen Rechte und Pflichten einzuschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere auf Grundlage folgender Übereinkünfte: des am 14. September 1963 in Tokio unterzeichneten Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen<sup>4</sup>, des am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen<sup>5</sup>, des am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt<sup>6</sup> und des am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichneten Protokolls zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen<sup>7</sup>.

---

<sup>4</sup> Kundgemacht in BGBl. Nr. 247/1974.

<sup>5</sup> Kundgemacht in BGBl. Nr. 249/1974.

<sup>6</sup> Kundgemacht in BGBl. Nr. 248/1974.

<sup>7</sup> Kundgemacht in BGBl. Nr. 63/1990.

(2) Die Vertragsparteien gewähren einander auf Verlangen jede erforderliche Unterstützung, um Bedrohungen der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern, einschließlich der widerrechtlichen Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge und sonstiger widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, von Flughäfen und Fluggeschäften.

(3) Die Vertragsparteien handeln in ihren beiderseitigen Beziehungen entsprechend den Luftsicherheitsstandards und geeigneten empfohlenen Verfahren, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und dem ICAO-Abkommen als Anhänge hinzugefügt wurden; sie verlangen, dass die Halter von in ihren Ländern eingetragenen Luftfahrzeugen, sowie Halter von Luftfahrzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Gebiet haben, und die Betreiber von Flughäfen in ihrem Gebiet entsprechend diesen Luftsicherheitsstandards handeln.

(4) Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet wirksame Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzungen, aufgegebenem Gepäck und Handgepäck sowie Fracht und Bordvorräten vor und während des Einsteigens und Beladens ergriffen werden und dass diese Maßnahmen angepasst werden, um stärkeren Bedrohungen für die Sicherheit der Zivilluftfahrt zu begegnen. Die Vertragsparteien vereinbaren, die Sicherheitsvorschriften der jeweils anderen Vertragspartei für den Ausflug aus dem und den Aufenthalt im Gebiet dieser Vertragspartei einzuhalten. Jede Vertragspartei sagt außerdem eine wohlwollende Prüfung jedes Ersuchens der anderen Vertragspartei zu, besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung zu ergreifen.

(5) Unter voller Berücksichtigung der und in gegenseitigem Respekt für die Souveränität der anderen Vertragspartei kann eine Vertragspartei Sicherheitsmaßnahmen für den Einflug in ihr Gebiet ergreifen. Soweit möglich, berücksichtigt diese Vertragspartei die von der anderen Vertragspartei bereits angewandten Sicherheitsmaßnahmen und etwaige Standpunkte, die diese Vertragspartei eventuell vorbringt. Beide Vertragsparteien erkennen jedoch an, dass dieser Artikel in keiner Weise die Möglichkeit einer Vertragspartei einschränkt, einem Flug oder Flügen den Einflug in ihr Gebiet zu verweigern, den bzw. die sie als Bedrohung für ihre Sicherheit ansieht.

(6) Eine Vertragspartei kann Sofortmaßnahmen, einschließlich Änderungen, gegen eine spezifische Sicherheitsbedrohung ergreifen. Derartige Maßnahmen sind den zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei umgehend mitzuteilen.

(7) Die Vertragsparteien unterstreichen die Bedeutung einer auf kompatible Verfahren und Standards gerichteten Arbeit als Mittel zur Erhöhung der Luftsicherheit und zur Verringerung regelungsbezogener Divergenzen. Zu diesem Zweck sind die bestehenden Kanäle für die Erörterung aktueller und geplanter Sicherheitsmaßnahmen von den Vertragsparteien in vollem Umfang zu nutzen und weiterzuentwickeln. Die Vertragsparteien gehen davon aus, dass bei den Beratungen unter anderem neue oder in Betracht gezogene Sicherheitsmaßnahmen der jeweils anderen Vertragspartei erörtert werden, einschließlich der Revision von Sicherheitsmaßnahmen aufgrund veränderter Umstände, ferner Maßnahmen, die von einer Vertragspartei vorgeschlagen werden, um den Sicherheitsanforderungen der anderen Vertragspartei nachzukommen, Möglichkeiten einer zügigeren Anpassung von Standards in Bezug auf Maßnahmen für die Luftsicherheit und Vereinbarkeit der Anforderungen einer Vertragspartei mit den aus Rechtsvorschriften erwachsenden Verpflichtungen der anderen Vertragspartei. Derartige Beratungen sollten dazu beitragen, dass neue Sicherheitsinitiativen und -anforderungen frühzeitig bekannt gemacht und im Vorfeld erörtert werden.

- (8) Unbeschadet der Notwendigkeit von Sofortmaßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit bekräftigen die Vertragsparteien, dass sie bei der Erwägung von Sicherheitsmaßnahmen auch mögliche nachteilige Auswirkungen auf den internationalen Luftverkehr bewerten werden und, soweit gesetzliche Vorgaben dem nicht entgegenstehen, derartige Faktoren berücksichtigen werden, wenn sie die in Sicherheitsbelangen notwendigen und angemessenen Maßnahmen festlegen.
- (9) Im Falle einer tatsächlichen oder drohenden widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen oder von sonstigen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit von Fluggästen, Besatzungen, Luftfahrzeugen, Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen unterstützen die Vertragsparteien einander durch Erleichterung der Kommunikation und sonstige geeignete Maßnahmen, die der schnellen und sicheren Beendigung eines solchen Zwischenfalls oder der Bedrohung dienen.
- (10) Hat eine Vertragspartei berechtigte Gründe zu der Annahme, dass die andere Vertragspartei von den Luftsicherheitsvorschriften dieses Artikels abweicht, können die zuständigen Behörden dieser Vertragspartei sofortige Konsultationen mit den zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei verlangen. Wird innerhalb von 15 Tagen nach Eingang dieses Ersuchens keine zufriedenstellende Einigung erzielt, so stellt dies einen Grund dafür dar, die Betriebserlaubnis und die technischen Zulassungen eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen dieser Vertragspartei zu verweigern, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn eine Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf von 15 Tagen vorläufige Maßnahmen ergreifen.

(11) Abgesehen von Flughafenbewertungen zur Feststellung der Einhaltung der in Absatz 3 genannten Luftsicherheitsstandards und Verfahren kann eine Vertragspartei die andere Vertragspartei um Mitarbeit ersuchen, um zu bewerten, ob bestimmte Sicherheitsmaßnahmen der anderen Vertragspartei den Anforderungen der ersuchenden Vertragspartei entsprechen. Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien vereinbaren vorab, welche Flughäfen bewertet werden sollen, wann die Bewertungen stattfinden sollen und wie mit den Ergebnissen der Bewertungen weiter zu verfahren ist. Unter Berücksichtigung der Bewertungsergebnisse kann die ersuchende Vertragspartei entscheiden, dass Sicherheitsmaßnahmen eines gleichwertigen Standards im Gebiet der anderen Vertragspartei angewendet werden, um Transfer-Fluggäste, Transfer-Gepäck und/oder Transfer-Fracht im Gebiet der ersuchenden Vertragspartei von einer erneuten Kontrolle ausnehmen zu können. Eine solche Entscheidung ist der anderen Vertragspartei mitzuteilen.

## ARTIKEL 10

### Kommerzielle Möglichkeiten

(1) Die Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien haben das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei Niederlassungen zur Verkaufsförderung und zum Verkauf von Luftverkehrsdienstleistungen und für damit verbundene Tätigkeiten zu errichten.

(2) Die Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien haben das Recht, gemäß den Gesetzen und sonstigen Vorschriften 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.

- (3) a) Unbeschadet des Buchstabens b hat jedes Luftfahrtunternehmen im Hinblick auf die Bodenabfertigung im Gebiet der anderen Vertragspartei das Recht,
- i) seine eigene Bodenabfertigung durchzuführen ("Selbstabfertigung") oder nach Wahl
  - ii) für die gesamte oder einen Teil der Bodenabfertigung eine Auswahl unter den im Wettbewerb stehenden Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten zu treffen, soweit diese Anbieter aufgrund der Gesetze und sonstigen Vorschriften der betreffenden Vertragspartei Zugang zum Markt haben und soweit diese Anbieter auf dem Markt vertreten sind.
- b) Die Rechte nach Buchstabe a Ziffern i) und ii) unterliegen lediglich spezifischen Beschränkungen in Bezug auf verfügbaren Raum oder verfügbare Kapazitäten, die sich aus der Notwendigkeit ergeben könnten, einen sicheren Flughafenbetrieb zu gewährleisten. Wo aufgrund solcher Beschränkungen eine Selbstabfertigung ausgeschlossen ist und kein wirksamer Wettbewerb zwischen Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten besteht, müssen diese Dienste allen Luftfahrtunternehmen auf gleicher Grundlage und in angemessener Weise zur Verfügung stehen; die Preise für diese Dienstleistungen dürfen nicht über die Vollkosten einschließlich einer angemessenen Kapitalrendite nach Abschreibung hinausgehen.
- (4) Jedes Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei kann sich am Verkauf von Luftbeförderungsleistungen im Gebiet der anderen Vertragspartei unmittelbar und/oder nach Ermessen des Unternehmens durch seine Verkaufsbeauftragten oder sonstige von dem Luftfahrtunternehmen ernannten Vermittler beteiligen. Jedes Luftfahrtunternehmen hat das Recht, derartige Beförderungsleistungen zu verkaufen, und jedermann steht es frei, derartige Beförderungsleistungen in der Währung des betreffenden Gebiets oder in frei konvertierbarer Währung zu kaufen.

(5) Jedes Luftfahrtunternehmen hat das Recht, über örtliche Ausgaben hinausgehende Einnahmen zu konvertieren und vom Gebiet der anderen Vertragspartei nach seinem Land – und auf Antrag, soweit dies nicht mit allgemein anwendbaren Rechtsvorschriften oder Bestimmungen unvereinbar ist, nach dem Land oder den Ländern seiner Wahl – zu transferieren. Die Konvertierung und der Transfer sind ohne diesbezügliche Beschränkungen oder Besteuerung zu dem an dem Tag für Transaktionen und Transfers geltenden Wechselkurs, an dem das Luftfahrtunternehmen den Erstantrag auf Transfer stellt, frei zu gestatten.

(6) Den Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei wird gestattet, örtliche Ausgaben, einschließlich des Erwerbs von Treibstoff, im Gebiet der anderen Vertragspartei in Landeswährung zu zahlen. Die Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei können diese Ausgaben nach eigenem Ermessen im Gebiet der anderen Vertragspartei entsprechend den dort geltenden Währungs-vorschriften in frei konvertierbaren Währungen begleichen.

(7) In Bezug auf Durchführung oder Angebot der unter das Abkommen fallenden Dienste kann jedes Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei Vereinbarungen über eine Zusammenarbeit bei der Vermarktung, z.B. "Blocked-Space"- oder "Code-sharing"-Vereinbarungen, mit

- a) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien,
- b) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen eines Drittlandes und

c) einem Bodenbeförderungsanbieter (Land- oder Seeverkehr) aus einem beliebigen Land,

treffen, vorausgesetzt, dass i) alle Unternehmen, die an derartigen Vereinbarungen teilnehmen, über die entsprechende Genehmigung verfügen und dass ii) die Vereinbarungen die Anforderungen erfüllen, die nach den Gesetzen und sonstigen Vorschriften von den Vertragsparteien üblicherweise auf die Durchführung oder das Angebot von internationalen Luftverkehrsdiensten angewandt werden.

(8) Die Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien haben das Recht, Franchise- und Marken-("Branding-")Vereinbarungen mit Gesellschaften, einschließlich der Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien oder aus Drittländern zu schließen, vorausgesetzt, dass die Luftfahrtunternehmen über die entsprechende Genehmigung verfügen und die Anforderungen erfüllen, die nach den von den Vertragsparteien üblicherweise auf solche Vereinbarungen angewandten Gesetzen und sonstigen Vorschriften gelten. Auf diese Vereinbarungen findet Anhang 5 Anwendung.

(9) Die Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei können Vereinbarungen über die Bereitstellung von Luftfahrzeugen mit Besatzung für den internationalen Luftverkehr mit

a) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien und

b) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen eines Drittlandes,

treffen, vorausgesetzt, dass alle an derartigen Vereinbarungen Beteiligten über die entsprechende Genehmigung verfügen und die Anforderungen erfüllen, die nach den von den Vertragsparteien üblicherweise auf solche Vereinbarungen angewandten Gesetzen und sonstigen Vorschriften gelten. Keine der Vertragsparteien darf verlangen, dass ein Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei, von dem das Luftfahrzeug bereitgestellt wird, im Rahmen dieses Abkommens Verkehrsrechte für die Strecken besitzt, auf denen das Luftfahrzeug eingesetzt werden soll.

(10) Ungeachtet sonstiger Bestimmungen dieses Abkommens dürfen Luftfahrtunternehmen und indirekte Anbieter von Luftfrachtdiensten der Vertragsparteien ohne Einschränkung in Verbindung mit dem internationalen Luftverkehr jedes Verkehrsmittel zur Beförderung von Fracht im Land- oder Seeverkehr nach oder von beliebigen Punkten in den Gebieten der Vertragsparteien oder in Drittländern benutzen, einschließlich der Beförderung nach und von allen Flughäfen mit Zolleinrichtungen und gegebenenfalls einschließlich des Rechts, Fracht unter Zollverschluss unter Beachtung der geltenden Gesetze und sonstigen Vorschriften zu befördern. Diese Fracht, gleichviel, ob auf dem Land-, See- oder Luftweg befördert, hat Zugang zur Abfertigung durch die Zollbehörden und zu Zolleinrichtungen am Flughafen. Die Luftfahrtunternehmen können wählen, ob sie den Land- oder Seeverkehr selbst durchführen oder ob sie ihn durch Vereinbarungen mit anderen Land- oder Seeverkehrsträgern durchführen lassen, einschließlich der Beförderung auf dem Land- oder Seeweg durch andere Luftfahrtunternehmen und durch indirekte Anbieter von Luftfrachtverkehr. Diese verkehrsträgerübergreifenden Frachtdienste können zu einem einzigen durchgehenden Preis, der für die Beförderung in der Luft und auf dem Land- oder Seeweg gemeinsam gilt, angeboten werden, sofern die Versender über die Umstände einer solchen Beförderung nicht irreführt werden.

## ARTIKEL 11

## Zölle und Abgaben

(1) Bei Ankunft im Gebiet einer Vertragspartei bleiben Luftfahrzeuge, die von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei im internationalen Luftverkehr eingesetzt werden, ihre üblichen Ausrüstungsgegenstände, Bodenausrüstungsgegenstände, Treibstoffe, Schmieröle, technische Verbrauchsgüter, Ersatzteile (einschließlich Triebwerken), Bordvorräte (insbesondere, jedoch nicht ausschließlich, Gegenstände wie Nahrungsmittel, Getränke und alkoholische Getränke, Tabak und in begrenzten Mengen zum Verkauf an Fluggäste oder zum Verbrauch durch diese während des Fluges bestimmte sonstige Güter) und andere ausschließlich zur Verwendung im Zusammenhang mit dem Betrieb oder der Versorgung ihrer im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmte Gegenstände auf der Grundlage der Gegenseitigkeit frei von allen Einfuhrbeschränkungen, Vermögenssteuern und -abgaben, Zöllen, Verbrauchsteuern und ähnlichen Gebühren und Abgaben, die a) durch die nationalen Behörden oder die Europäische Gemeinschaft erhoben werden und b) nicht auf den Kosten für geleistete Dienste beruhen, sofern diese Ausrüstungsgegenstände und Vorräte an Bord des Luftfahrzeugs verbleiben.

(2) Außerdem werden auf der Grundlage der Gegenseitigkeit von den in Absatz 1 genannten Steuern, Zöllen, Gebühren und Abgaben außer den auf den Kosten für geleistete Dienste beruhenden Gebühren befreit:

- a) Bordvorräte, die in das Gebiet einer Vertragspartei eingeführt oder dort geliefert werden und innerhalb angemessener Grenzen zur Verwendung in abgehenden, im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei an Bord genommen werden, selbst wenn diese Vorräte auf dem Teil des Fluges über dem Gebiet der Vertragspartei verbraucht werden, in dem sie an Bord genommen werden,

- b) Bodenausrüstungsgegenstände und Ersatzteile (einschließlich Triebwerken), die in das Gebiet einer Vertragspartei zur Versorgung, Wartung oder Reparatur eines im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugs eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei eingeführt werden,
  - c) Treibstoff, Schmieröle und technische Verbrauchsgüter, die zur Verwendung in einem im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeug eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei in das Gebiet einer Vertragspartei eingeführt oder dort geliefert werden, selbst wenn diese Vorräte auf dem Teil des Fluges über dem Gebiet der Vertragspartei verbraucht werden sollen, in dem sie an Bord genommen werden, und
  - d) Druckerzeugnisse entsprechend den Zollvorschriften der jeweiligen Vertragspartei, die in das Gebiet einer Vertragspartei eingeführt oder dort geliefert werden und zur Verwendung in abgehenden, im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei an Bord genommen werden, selbst wenn diese Erzeugnisse auf dem Teil des Fluges über dem Gebiet der Vertragspartei verwendet werden sollen, in dem sie an Bord genommen werden.
- (3) Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Ausrüstungsgegenstände und Vorräte können auf Verlangen unter der Überwachung oder Kontrolle der zuständigen Behörden gehalten werden.
- (4) Die in diesem Artikel vorgesehenen Befreiungen werden auch gewährt, wenn ein Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei mit einem anderen Luftfahrtunternehmen, dem von der anderen Vertragspartei ebenfalls derartige Befreiungen gewährt werden, einen Vertrag über die Leihe oder Überlassung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Gegenstände im Gebiet der anderen Vertragspartei geschlossen hat.

- (5) Dieses Abkommen hindert die Vertragsparteien nicht daran, Steuern, Zölle, Gebühren und Abgaben auf Güter zu erheben, die zu anderen Zwecken als dem Verbrauch an Bord an Fluggäste auf dem Abschnitt eines Luftverkehrsdienstes zwischen zwei Punkten innerhalb ihres Gebiets verkauft werden, an denen Ein- und Aussteigen zulässig ist.
- (6) Wenn zwei oder mehr Mitgliedstaaten in Betracht ziehen, bei dem in ihrem Gebiet an Luftfahrzeuge von Luftfahrtunternehmen der Vereinigten Staaten gelieferten Treibstoff auf die in Artikel 14 Buchstabe b der Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 vorgesehene Ausnahme zu verzichten, befasst sich der Gemeinsame Ausschuss in Übereinstimmung mit Artikel 18 Absatz 4 Buchstabe e mit dieser Frage.
- (7) Eine Vertragspartei kann im Namen ihres Luftfahrtunternehmens oder ihrer Luftfahrtunternehmen die andere Vertragspartei um Unterstützung ersuchen, um eine Befreiung von Steuern, Zöllen, Gebühren und Abgaben, die von innerstaatlichen und lokalen Regierungen oder Behörden auf die in Absatz 1 und 2 genannten Güter erhoben werden, sowie unter den in diesem Artikel beschriebenen Bedingungen von Treibstoffabsatzabgaben durchzusetzen, es sei denn, die erhobenen Gebühren beruhen auf den Kosten für geleistete Dienste. Im Falle eines solchen Ersuchens übermittelt die andere Vertragspartei den betreffenden Regierungsstellen oder Behörden den Standpunkt der ersuchenden Vertragspartei und drängt auf gebührende Berücksichtigung dieses Standpunkts.

## ARTIKEL 12

## Benutzungsgebühren

- (1) Benutzungsgebühren, die von den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen einer Vertragspartei von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei erhoben werden, müssen gerecht, angemessen, nicht ungerechtfertigt diskriminierend und auf die Benutzerkategorien gleichmäßig verteilt sein. Die Bedingungen für derartige Benutzungsgebühren für die Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei dürfen jedenfalls nicht ungünstiger sein als die günstigsten Bedingungen, die einem anderen Luftfahrtunternehmen zum Zeitpunkt der Festlegung der Gebühren gewährt werden.
- (2) Benutzungsgebühren, die von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei erhoben werden, können sich nach den Vollkosten der für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen für die Bereitstellung angemessener Flughafen-, Flughafenumfeld-, Flugnavigations- und Luftsicherheitseinrichtungen und -dienste auf dem Flughafen oder innerhalb des Flughafensystems richten, dürfen diese aber nicht überschreiten. Diese Gebühren können eine angemessene Kapitalrendite nach Abschreibung enthalten. Einrichtungen und Dienste, für die diese Gebühren erhoben werden, werden auf leistungsfähiger und wirtschaftlicher Grundlage bereitgestellt.
- (3) Jede Vertragspartei ermutigt zu Konsultationen zwischen den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen in ihrem Gebiet und den Luftfahrtunternehmen, welche die Dienste und Einrichtungen nutzen; sie ermutigt die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen und die Luftfahrtunternehmen, die Informationen auszutauschen, die zu einer genauen Überprüfung der Angemessenheit der Gebühren im Einklang mit den Grundsätzen nach den Absätzen 1 und 2 erforderlich sind. Jede Vertragspartei ermutigt die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden, die Benutzer innerhalb einer angemessenen Frist über Vorschläge zur Änderung der Benutzungsgebühren zu unterrichten, um ihnen die Möglichkeit zu geben, ihre Meinung zu äußern, bevor die Änderungen vorgenommen werden.

(4) In Verfahren zur Beilegung von Streitigkeiten nach Artikel 19 wird von keiner Vertragspartei angenommen, dass sie gegen eine Bestimmung dieses Artikels verstoßen hat, es sei denn, a) sie unterlässt es, innerhalb eines angemessenen Zeitraums eine Überprüfung der Gebühr oder Praxis vorzunehmen, auf die sich die Beschwerde der anderen Vertragspartei bezieht, oder b) sie unterlässt es nach einer solchen Überprüfung, alle ihr zur Verfügung stehenden Maßnahmen zu ergreifen, um eine Gebühr oder Praxis zu ändern, die mit diesem Artikel unvereinbar ist.

## ARTIKEL 13

### Preisgestaltung

- (1) Die Preise für Luftverkehrsdienste im Rahmen dieses Abkommens sind frei festzusetzen und sind keiner Genehmigung oder Vorlage zu unterwerfen.
- (2) Ungeachtet des Absatzes 1 gilt Folgendes:
- a) Die Einführung oder Beibehaltung eines Preises, der von einem Luftfahrtunternehmen der Vereinigten Staaten für den internationalen Luftverkehr zwischen einem Punkt in einem Mitgliedstaat und einem Punkt in einem anderen Mitgliedstaat erhoben werden soll oder erhoben wird, muss in Übereinstimmung mit Artikel 1 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 2409/92 des Rates vom 23. Juli 1992 oder einer nicht restriktiveren Nachfolgeregelung erfolgen.
  - b) Im Rahmen dieses Absatzes ermöglichen die Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien den zuständigen Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien auf Ersuchen sofortigen Zugang zu Informationen über frühere, bestehende und geplante Preise in einer für diese Behörden annehmbaren Weise und Form.

## ARTIKEL 14

## Staatliche Beihilfen und staatliche Unterstützung

- (1) Die Vertragsparteien erkennen an, dass staatliche Beihilfen und staatliche Unterstützung sich nachteilig auf die Möglichkeit von Luftfahrtunternehmen auswirken können, bei der Durchführung des durch dieses Abkommen geregelten internationalen Luftverkehrs in billiger und gleicher Weise miteinander in Wettbewerb zu treten.
- (2) Ist eine Vertragspartei der Auffassung, dass eine staatliche Beihilfe oder Unterstützung, die von der anderen Vertragspartei zugunsten ihrer Luftfahrtunternehmen erwogen oder gewährt wird, sich nachteilig auf die Möglichkeit von Luftfahrtunternehmen der ersten Vertragspartei auswirkt, in billiger und gleicher Weise am Wettbewerb teilzunehmen, kann sie der anderen Vertragspartei entsprechende Bemerkungen übermitteln. Sie kann außerdem eine Sitzung des durch Artikel 18 eingesetzten Gemeinsamen Ausschusses verlangen, um die Frage zu erörtern und bei berechtigten Einwänden geeignete Lösungen auszuarbeiten.
- (3) Jede Vertragspartei kann sich an die zuständigen Regierungsstellen im Gebiet der anderen Vertragspartei wenden, einschließlich Stellen auf staatlicher, regionaler oder lokaler Ebene, wenn sie der Auffassung ist, dass eine von diesen Stellen erwogene oder gewährte Subvention oder Unterstützung die in Absatz 2 genannten nachteiligen Auswirkungen auf den Wettbewerb mit sich bringt. Entschließt sich eine Vertragspartei zu dieser direkten Kontaktaufnahme, unterrichtet sie die andere Vertragspartei unverzüglich auf diplomatischem Wege. Sie kann ferner eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses verlangen.

(4) Im Rahmen dieses Artikels könnten unter anderem z.B. folgende Fragen angesprochen werden: staatlich gewährte Kapitalzuführungen, Quersubventionen, Zuschüsse, Garantien, Eigentumsrechte, Steuererleichterungen oder -befreiungen.

## ARTIKEL 15

### Umweltschutz

(1) Die Vertragsparteien erkennen die Bedeutung des Umweltschutzes bei der Entwicklung und Durchführung einer internationalen Luftverkehrspolitik an. Die Vertragsparteien erkennen an, dass Kosten und Nutzen von Maßnahmen für den Umweltschutz bei der Entwicklung einer internationalen Luftverkehrspolitik sorgfältig abgewogen werden müssen.

(2) Prüft eine Vertragspartei Vorschläge für Umweltmaßnahmen, sollte sie etwaige nachteilige Auswirkungen auf die Ausübung der in diesem Abkommen vorgesehenen Rechte bewerten und bei Annahme derartiger Maßnahmen geeignete Schritte zur Abschwächung solcher nachteiligen Auswirkungen ergreifen.

(3) Bei der Festlegung von Umweltmaßnahmen sind die Umweltschutznormen für den Luftverkehr zu beachten, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation angenommen und dem ICAO-Abkommen als Anhänge hinzugefügt wurden, ausgenommen in Fällen, in denen Abweichungen angezeigt wurden. Die Vertragsparteien wenden Umweltmaßnahmen, die sich auf die von diesem Abkommen geregelten Luftverkehrsdienste auswirken, in Übereinstimmung mit Artikel 2 und Artikel 3 Absatz 4 dieses Abkommens an.

(4) Ist eine Vertragspartei der Auffassung, dass eine Frage mit Bezug zum Umweltschutz im Luftverkehr Zweifel hinsichtlich der Anwendung oder Durchführung dieses Abkommens aufwirft, kann sie eine Sitzung des durch Artikel 18 eingesetzten Gemeinsamen Ausschusses verlangen, um diese Frage zu erörtern und bei berechtigten Einwänden geeignete Lösungen auszuarbeiten.

## ARTIKEL 16

### Verbraucherschutz

Die Vertragsparteien bekräftigen die Bedeutung des Verbraucherschutzes, und jede der Vertragsparteien kann eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses verlangen, um Fragen des Verbraucherschutzes zu erörtern, die sie als wesentlich einstuft.

## ARTIKEL 17

### Computergesteuerte Buchungssysteme

(1) Anbieter computergesteuerter Buchungssysteme (CRS), die im Gebiet einer Vertragspartei tätig sind, haben das Recht, ihre Buchungssysteme in Reiseagenturen oder -unternehmen, deren Hauptgeschäftstätigkeit der Vertrieb reisebezogener Produkte im Gebiet der anderen Vertragspartei ist, einzuführen, zu unterhalten und frei zur Verfügung zu stellen, sofern das System den einschlägigen regelungsbezogenen Anforderungen der anderen Vertragspartei entspricht.

- (2) Keine Vertragspartei darf in ihrem Gebiet CRS-Anbietern der anderen Vertragspartei strengere Anforderungen an CRS-Anzeigebildschirme (einschließlich Bearbeitungs- und Anzeigeparameter), Betrieb, praktische Verfahren, Verkauf oder Eigentum auferlegen bzw. gestatten, dass diese auferlegt werden, als sie für ihre eigenen CRS-Anbieter gelten.
- (3) Eigentümer/Betreiber von CRS einer Vertragspartei, die die einschlägigen regelungsbezogenen Anforderungen der anderen Vertragspartei – soweit vorhanden – erfüllen, haben das gleiche Recht auf Eigentum an CRS im Gebiet der anderen Vertragspartei wie Eigentümer/Betreiber dieser Vertragspartei.

## ARTIKEL 18

### Gemeinsamer Ausschuss

- (1) Ein Gemeinsamer Ausschuss aus Vertretern der Vertragsparteien tritt mindestens einmal jährlich zusammen, um Konsultationen zu diesem Abkommen durchzuführen und dessen Anwendung zu überprüfen.
- (2) Eine Vertragspartei kann auch eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses verlangen, um Fragen im Zusammenhang mit der Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens zu lösen. Im Hinblick auf Artikel 20 oder Anhang 2 kann der Gemeinsame Ausschuss sich jedoch nur mit Fragen befassen, die die Weigerung eines Beteiligten betreffen, den eingegangenen Verpflichtungen nachzukommen, sowie mit den Auswirkungen von Wettbewerbsentscheidungen auf die Anwendung dieses Abkommens. Diese Sitzung des Ausschusses muss frühestmöglich stattfinden, spätestens jedoch 60 Tage nach Eingang des Ersuchens, soweit nichts anderes vereinbart wurde.

(3) Der Gemeinsame Ausschuss überprüft spätestens auf seiner ersten jährlichen Sitzung und danach bei Bedarf die Anwendung des Abkommens insgesamt, einschließlich jeglicher Auswirkungen von Beschränkungen der Luftverkehrsinfrastruktur auf die Ausübung der in Artikel 3 vorgesehenen Rechte, die Auswirkungen von Sicherheitsmaßnahmen aufgrund von Artikel 9, die Auswirkungen auf die Wettbewerbsbedingungen, auch im Bereich der computer-gesteuerten Buchungssysteme sowie jegliche Auswirkungen der Anwendung des Abkommens im sozialen Bereich.

(4) Der Gemeinsame Ausschuss fördert außerdem die Zusammenarbeit durch folgende Maßnahmen:

- a) Unterstützung des Austauschs auf Sachverständigen-Ebene bei neuen Initiativen und Entwicklungen im Bereich der Gesetzgebung und Regulierung, einschließlich der Bereiche der Luft- und Flugsicherheit, der Umwelt, der Luftverkehrsinfrastruktur (einschließlich Zeitnischen) und des Verbraucherschutzes;
- b) Beobachtung der sozialen Auswirkungen des Abkommens bei seiner Anwendung und Ausarbeitung geeigneter Lösungen bei berechtigten Einwänden;
- c) Überlegungen zu potenziellen Bereichen für eine Weiterentwicklung des Abkommens, einschließlich Empfehlungen für Änderungen des Abkommens;
- d) Bestandsaufnahme zu Fragen im Zusammenhang mit staatlichen Beihilfen bzw. staatlicher Unterstützung, die von einer der Parteien im Gemeinsamen Ausschuss angesprochen werden;
- e) Entscheidungen im Konsens zu allen Fragen in Bezug auf die Anwendung von Artikel 11 Absatz 6;

- f) Entwicklung von Ansätzen für behördliche Feststellungen in Bezug auf Leistungsfähigkeit und Staatsangehörigkeit ("fitness and citizenship") der Luftfahrtunternehmen innerhalb eines Jahres ab der vorläufigen Anwendung des Abkommens mit dem Ziel der gegenseitigen Anerkennung solcher Feststellungen;
- g) Erarbeitung eines gemeinsamen Verständnisses der Kriterien, die von den Vertragsparteien bei ihren jeweiligen Entscheidungen in Fällen betreffend die Kontrolle der Luftfahrtunternehmen herangezogen werden, soweit sie mit den Vertraulichkeitsanforderungen im Einklang stehen;
- h) gegebenenfalls Unterstützung der Konsultationen über Fragen des Luftverkehrs, die in internationalen Organisationen und in den Beziehungen zu Drittländern behandelt werden, wobei auch zu prüfen wäre, ob gemeinsam vorgegangen werden sollte;
- i) Treffen von Entscheidungen im Konsens gemäß Artikel 1 Absatz 3 sowie Artikel 2 Absatz 3 des Anhangs 4.

(5) Die Vertragsparteien verfolgen das gemeinsame Ziel, möglichst große Vorteile für Verbraucher, Luftfahrtunternehmen, Arbeitnehmer und Gemeinschaften beiderseits des Atlantiks zu erreichen, indem dieses Abkommen auf Drittländer ausgeweitet wird. Der Gemeinsame Ausschuss wird daher daran arbeiten, einen Vorschlag über die Bedingungen und Verfahren – einschließlich aller erforderlichen Änderungen dieses Abkommens – auszuarbeiten, unter denen Drittländer diesem Abkommen beitreten könnten.

(6) Der Gemeinsame Ausschuss handelt einvernehmlich.

## ARTIKEL 19

### Schiedsverfahren

(1) Alle Streitigkeiten hinsichtlich der Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens, die nicht unter Artikel 20 oder Anhang 2 fallen und die sich nicht durch eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beilegen lassen, können von den Vertragsparteien im Einvernehmen einer Person oder Instanz zur Entscheidung vorgelegt werden. Einigen sich die Vertragsparteien nicht in diesem Sinne, so wird die Streitigkeit auf Ersuchen einer der Vertragsparteien in Übereinstimmung mit den nachstehend aufgeführten Verfahren Gegenstand eines Schiedsverfahrens.

(2) Wenn die Vertragsparteien nichts anderes beschließen, erfolgt die Streitbeilegung durch ein Schiedsgericht aus drei Schiedsrichtern, das wie folgt zusammengesetzt ist:

- a) Jede Vertragspartei benennt innerhalb von 20 Tagen nach Eingang eines Antrags auf Schiedsverfahren einen Schiedsrichter. Innerhalb von 45 Tagen nach Benennung dieser beiden Schiedsrichter ernennen die Vertragsparteien einvernehmlich einen dritten Schiedsrichter, der als Vorsitzender des Schiedsgerichtes fungiert.

b) Hat eine Vertragspartei keinen Schiedsrichter ernannt oder wird der dritte Schiedsrichter nicht gemäß Buchstabe a ernannt, kann eine Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ersuchen, den bzw. die erforderlichen Schiedsrichter innerhalb von 30 Tagen nach diesem Ersuchen zu ernennen. Ist der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ein Staatsangehöriger entweder der Vereinigten Staaten oder eines Mitgliedstaates, so nimmt der dienstälteste Vizepräsident dieses Rates, der aufgrund seiner Staatsangehörigkeit nicht ausgeschlossen ist, die Ernennung vor.

(3) Sofern nichts anderes vereinbart wurde, legt das Schiedsgericht die Grenzen seiner Zuständigkeit in Übereinstimmung mit diesem Abkommen fest und gibt sich eine Verfahrensordnung. Auf Ersuchen einer Vertragspartei kann das Schiedsgericht, wenn es aufgestellt ist, die andere Vertragspartei auffordern, bis zu seiner endgültigen Urteilsfindung vorübergehende Abhilfemaßnahmen zu ergreifen. Auf Anweisung des Schiedsgerichts oder auf Ersuchen einer Vertragspartei findet spätestens 15 Tage nach der vollständigen Konstituierung des Schiedsgerichts eine Konferenz statt, auf der das Schiedsgericht genau festlegt, in welchen Fragen es tätig werden soll und welche Verfahren dabei im Einzelnen anzuwenden sind.

(4) Sofern nichts anderes vereinbart oder vom Schiedsgericht festgelegt wurde, ist wie folgt vorzugehen:

a) Die Beschwerdebegründung ist innerhalb von 30 Tagen nach der vollen Konstituierung des Schiedsgerichts vorzulegen, die Beschwerdeerwiderung 40 Tage danach. Repliken des Beschwerdeführers sind innerhalb von 15 Tagen nach der Vorlage der Beschwerdeerwiderung vorzulegen. Repliken der Gegenpartei sind innerhalb von 15 Tagen danach vorzulegen.

b) Innerhalb von 15 Tagen nach Eingang der letzten Erwiderung veranstaltet das Schiedsgericht eine Anhörung auf Ersuchen einer der beiden Vertragsparteien, kann aber auch auf eigene Initiative eine Anhörung durchführen.

(5) Das Schiedsgericht bemüht sich, innerhalb von 30 Tagen nach Ende der Anhörung oder, wenn keine Anhörung stattfindet, innerhalb von 30 Tagen nach Eingang der letzten Erwiderung einen schriftlichen Beschluss vorzulegen. Das Schiedsgericht fasst Mehrheitsbeschlüsse.

(6) Die Vertragsparteien können einen Antrag auf Erläuterung des Schiedsspruches innerhalb von 10 Tagen nach seiner Abgabe stellen; die Erläuterungen müssen innerhalb von 15 Tagen nach einem solchen Antrag erfolgen.

(7) Wenn das Schiedsgericht feststellt, dass ein Verstoß gegen dieses Abkommen vorliegt, und die verantwortliche Vertragspartei keine Abhilfe schafft oder nicht innerhalb von 40 Tagen nach Bekanntgabe des Schiedsspruches zu einer Einigung mit der anderen Vertragspartei über eine beiderseitig zufrieden stellende Lösung gelangt, kann die andere Vertragspartei vergleichbare Vorteile, die sich aus diesem Abkommen ergeben, so lange zurückhalten, bis die Vertragsparteien eine Einigung über die Beilegung der Streitigkeit erzielt haben. Dieser Absatz schränkt in keiner Weise das Recht beider Vertragsparteien ein, angemessene Maßnahmen im Einklang mit dem Völkerrecht zu ergreifen.

(8) Die Kosten des Schiedsgerichts, einschließlich Gebühren und Auslagen der Schiedsrichter, werden von beiden Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Etwaige Kosten, die dem Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation oder einem Vizepräsidenten dieses Rates im Zusammenhang mit den Verfahren gemäß Absatz 2 Buchstabe b entstanden sind, gelten als Teil der Kosten des Schiedsgerichts.

## ARTIKEL 20

### Wettbewerb

(1) Die Vertragsparteien erkennen an, dass der Wettbewerb zwischen den Luftfahrtunternehmen des transatlantischen Marktes für die Erreichung der Ziele dieses Abkommens wichtig ist, und bekräftigen, dass sie ihre jeweiligen Wettbewerbsvorschriften zum Schutze und zur Förderung des Wettbewerbs insgesamt, nicht aber einzelner Marktteilnehmer, anwenden werden.

(2) Die Vertragsparteien erkennen an, dass hinsichtlich der Anwendung ihrer jeweiligen Wettbewerbsordnungen auf den internationalen Luftverkehr Unterschiede auftreten können, die sich auf den transatlantischen Markt auswirken, und dass eine möglichst weitgehende Verringerung dieser Unterschiede dem Wettbewerb zwischen den Luftfahrtunternehmen in diesem Markt zugute kommen könnte.

(3) Die Vertragsparteien erkennen an, dass eine Zusammenarbeit zwischen ihren jeweiligen Wettbewerbsbehörden dazu dienlich sein kann, den Wettbewerb auf den Märkten zu fördern, sowie kompatible Regelungsergebnisse fördern kann und Unterschiede bei den Ansätzen für die jeweiligen Wettbewerbsüberprüfungen von Vereinbarungen zwischen Luftfahrtunternehmen auf ein Minimum begrenzen kann. Die Vertragsparteien fördern daher diese Zusammenarbeit so weit wie möglich unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Zuständigkeiten, Befugnisse und Verfahren der Behörden in Übereinstimmung mit Anhang 2.

(4) Der Gemeinsame Ausschuss wird jährlich über die Ergebnisse der Zusammenarbeit gemäß Anhang 2 unterrichtet.

## ARTIKEL 21

### Verhandlungen über ein Abkommen der zweiten Stufe

(1) Die Vertragsparteien sind sich über das Ziel einig, dass die Märkte weiter geöffnet und möglichst große Vorteile für Verbraucher, Luftfahrtunternehmen, Arbeitnehmer und Gemeinschaften beiderseits des Atlantiks erreicht werden sollten; dazu zählt auch, dass Investitionen erleichtert werden, die besser der Realität der globalen Luftfahrtindustrie entsprechen, und dass das transatlantische Luftverkehrssystem gestärkt und ein Rahmen geschaffen wird, der andere Länder zur Öffnung ihrer eigenen Märkte für Luftverkehrsdienste ermutigt. Die Vertragsparteien beginnen ihre Verhandlungen spätestens 60 Tage nach dem Beginn der vorläufigen Anwendung dieses Abkommens mit dem Ziel, zügig weiterführende Fortschritte zu erreichen.

(2) Die Agenda für die weiterführenden Verhandlungen umfasst daher folgende, für eine oder beide Parteien vorrangigen Punkte:

- a) weitere Liberalisierung der Verkehrsrechte,
- b) zusätzliche Möglichkeiten für Auslandsinvestitionen,
- c) Auswirkungen von Umweltschutzmaßnahmen und Infrastrukturzwängen auf die Ausübung der Verkehrsrechte,
- d) zusätzlicher Zugang zu staatlich finanziertem Luftverkehr und
- e) Bereitstellung von Luftfahrzeugen mit Besatzung.

(3) Die Vertragsparteien überprüfen ihre Fortschritte auf dem Wege zu einem Abkommen der zweiten Stufe spätestens 18 Monate nach dem in Absatz 1 vorgesehenen Verhandlungsbeginn. Haben die Vertragsparteien innerhalb von 12 Monaten nach Beginn der Überprüfung kein Abkommen der zweiten Stufe erzielt, so behält sich jede der Vertragsparteien das Recht vor, die in diesem Abkommen bestimmten Rechte auszusetzen. Diese Aussetzung tritt frühestens mit Beginn der Flugplanperiode der International Air Transport Association (IATA) in Kraft, die frühestens 12 Monate nach Notifizierung der Aussetzung beginnt.

## ARTIKEL 22

## Beziehung zu anderen Abkommen

- (1) Während der vorläufigen Anwendung dieses Abkommens gemäß Artikel 25 werden die in Anhang 1 Abschnitt 1 aufgeführten bilateralen Abkommen ausgesetzt, ausgenommen die in Anhang 1 Abschnitt 2 aufgeführte Regelung.
- (2) Mit dem Inkrafttreten dieses Abkommens gemäß Artikel 26 geht dieses Abkommen den in Anhang 1 Abschnitt 1 aufgeführten bilateralen Abkommen vor, ausgenommen die in Anhang 1 Abschnitt 2 aufgeführte Regelung.
- (3) Treten die Vertragsparteien einem multilateralen Übereinkommen bei oder billigen sie einen Beschluss der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation oder einer anderen internationalen Organisation, der Belange dieses Abkommens berührt, so beraten sie in dem Gemeinsamen Ausschuss, ob das Abkommen zur Berücksichtigung derartiger Entwicklungen überarbeitet werden sollte.

## ARTIKEL 23

## Kündigung

Jede Vertragspartei kann der anderen auf diplomatischem Wege jederzeit schriftlich notifizieren, dass sie dieses Abkommen kündigen will. Eine derartige Notifizierung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu übersenden. Das Abkommen endet um Mitternacht GMT am Ende der IATA-Flugplanperiode, die ein Jahr nach dem Datum der schriftlichen Notifizierung der Kündigung in Kraft ist, es sei denn, die Notifizierung wird vor dem Ende dieses Zeitraums durch Vereinbarung der Vertragsparteien wieder zurückgenommen.

## ARTIKEL 24

## Registrierung bei der ICAO

Dieses Abkommen und alle seine Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert.

## ARTIKEL 25

## Vorläufige Anwendung

Vorbehaltlich des Inkrafttretens gemäß Artikel 26

1. kommen die Vertragsparteien überein, dieses Abkommen ab dem 30. März 2008 anzuwenden;
2. kann jede Vertragspartei der anderen auf diplomatischem Wege jederzeit schriftlich mitteilen, dass sie dieses Abkommen nicht mehr anwenden will. In diesem Falle endet die Anwendung um Mitternacht GMT am Ende der IATA-Flugplanperiode, die ein Jahr nach dem Datum der schriftlichen Mitteilung in Kraft ist, es sei denn, die Beendigung der Anwendung wird vor dem Ende dieses Zeitraums durch Vereinbarung der Vertragsparteien wieder zurückgenommen.

## ARTIKEL 26

## Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Datum der zuletzt eingegangenen Note im Rahmen eines diplomatischen Notenaustauschs zwischen den Vertragsparteien in Kraft, in der bestätigt wird, dass alle erforderlichen Verfahren für das Inkrafttreten dieses Abkommens abgeschlossen sind. Für die Zwecke dieses Notenaustauschs übermitteln die Vereinigten Staaten der Europäischen Gemeinschaft die diplomatische Note an die Europäische Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten, und die Europäische Gemeinschaft übermittelt den Vereinigten Staaten die diplomatische Note oder die diplomatischen Noten der Europäischen Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten. Die diplomatische Note oder diplomatischen Noten der Europäischen Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten enthalten Bestätigungen der einzelnen Mitgliedstaaten, dass ihre erforderlichen Verfahren für das Inkrafttreten dieses Abkommens abgeschlossen sind.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Abkommen unterschrieben.

Geschehen zu Brüssel am fünfundzwanzigsten April des Jahres 2007 und zu Washington am dreißigsten April des Jahres 2007 in zweifacher Ausfertigung.

