

LUFTVERKEHRSABKOMMEN

ZWISCHEN DER BUNDESREGIERUNG DER REPUBLIK ÖSTERREICH UND DER REGIERUNG DER REPUBLIK KOLUMBIEN

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung von Kolumbien, nachstehend „Vertragsparteien“ genannt, als Parteien des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegt wurde;

Von dem Wunsche geleitet, ein ergänzendes Luftverkehrsabkommen zu dem oben genannten Abkommen abzuschließen;

Von dem Wunsche geleitet, eine Vereinbarung zur Förderung der Entwicklung eines planmäßigen Flugverkehrs zwischen ihren jeweiligen Hoheitsgebieten und darüber hinaus abzuschließen,

Von dem Wunsche geleitet, einen sicheren und ordnungsgemäßen internationalen Flugverkehr einzurichten und die internationale Kooperation an diesem Flugverkehr im größtmöglichen Ausmaß zu fördern;

Sind wie folgt übereingekommen:

ARTIKEL 1 BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Im Sinne dieses Abkommens bezeichnet der Ausdruck:

a) „Abkommen“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, wobei jeder gemäß Artikel 90 des Abkommens angenommenen Anhang sowie alle Änderungen der Anhänge oder des Abkommens selbst gemäß den Artikeln 90 und 94 (a) eingeschlossen sind, sofern diese Anhänge und Änderungen auf beide Vertragsparteien anzuwenden sind;

b) „Luftfahrtbehörden“ im Falle der Österreichischen Bundesregierung das Ministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und im Falle der Regierung von Kolumbien die Unidad Administrativa Especial de Aeronautica Civil oder in beiden Fällen jede sonstige Person oder Behörde, die zur Wahrnehmung der von den genannten Behörden ausgeübten Funktionen oder ähnlicher Funktionen gesetzlich befugt ist;

c) „Vereinbarte Dienste“ den planmäßigen internationalen Flugverkehr auf der/den im Anhang zu diesem Abkommen angeführten Flugstrecke/n zum Transport von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post;

d) „Namhaft gemachtes Luftfahrtunternehmen“ jedes gemäß Artikel 3 des vorliegenden Abkommens namhaft gemachte und zugelassene Luftfahrtunternehmen;

e) „Hoheitsgebiet“ ein Hoheitsgebiet gemäß Artikel 2 des Abkommens;

f) „Flugdienst“, „internationaler Flugdienst“, „Luftfahrunternehmen“ und „Landing zu nichtgewerblichen Zwecken“ die jeweiligen Begriffe gemäß Artikel 96 des Abkommens;

g) „Festgelegte Strecke“ eine im Anhang zu diesem Abkommen festgelegte Flugstrecke;

h) „Kapazität“ mit Bezug auf vereinbarte Dienste die verfügbare Nutzlast der für diese Dienste eingesetzten Luftfahrzeuge, multipliziert mit der Flugfrequenz dieser Luftfahrzeuge über einen bestimmten Zeitraum auf einer bestimmten Strecke oder Teilstrecke;

i) „Tarif“ die Tarife für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht im Luftverkehr sowie die Bedingungen für ihre Anwendung, einschließlich der Provisionen und sonstigen Zusatzvergütungen für die Vermittlung oder den Verkauf von Transportdokumenten, jedoch ohne Vergütung und Bedingungen für die Beförderung von Postsendungen; und

j) „Abkommen“ das derzeitige Luftverkehrsabkommen, seine Anhänge und Ergänzungen sowie Änderungen derselben;

k) „Anhang“ den Anhang zu diesem Abkommen in der jeweils geltenden Fassung. Der Anhang bildet einen festen Bestandteil dieses Abkommens, und alle Bezugnahmen auf das Abkommen beinhalten auch den Anhang, sofern nicht ausdrücklich anders vereinbart;

l) „Intermodaler Luftverkehr“ die öffentliche Beförderung von Passagieren, Gepäck, Fracht und Poststücken im Luftverkehr einschließlich einer oder mehrerer Arten der Landbeförderung, ob gesondert oder miteinander verbunden, gegen Entgelt;

m) „Vertragspartei“ einen Staat, der sich formell als an dieses Abkommen gebunden erklärt hat;

n) „Benutzungsgebühr“ eine Gebühr, die durch die zuständigen Behörden von den Luftfahrtunternehmen für die Bereitstellung von Eigentum, Einrichtungen oder Leistungen des Flughafens einschließlich zugehöriger Serviceleistungen und Einrichtungen für Luftfahrzeuge, deren Besatzungen, Passagiere und Fracht erhoben wird oder deren Erhebung durch sie zulässig ist;

o) Bezugnahmen in diesem Abkommen auf Staatsbürger der Republik Österreich sind als Bezugnahmen auf Staatsbürger eines Mitgliedstaates der Europäischen Union zu verstehen.

p) Bezugnahmen in diesem Abkommen auf Luftfahrunternehmen der Republik Österreich sind als Bezugnahmen auf die von der Republik Österreich namhaft gemachten Luftfahrunternehmen zu verstehen.

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

ARTIKEL 2 GEWÄHRUNG VON RECHTEN

1. Jede Vertragspartei gewährt der jeweils anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte zum Zwecke der Einrichtung und des Betriebs internationaler Flugdienste durch ein oder mehrere namhaft gemachte Luftfahrtunternehmen auf den im Anhang angeführten Strecken.

2. Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Abkommens genießen die von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Luftfahrtunternehmen beim Betrieb der vereinbarten Flugdienste auf den festgelegten Flugstrecken nachstehend angeführte Rechte:

a) Das Recht, das Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;

b) Das Recht, im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;

c) Das Recht, im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei an den im Anhang näher genannten Punkten zu landen, um Fluggäste, Gepäck und Fracht einschließlich Poststücke, welche für Punkte im Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei bestimmt sind oder von dort kommen, gesondert oder gemeinsam aufzunehmen oder abzusetzen.

3. Auch die im Artikel (Namhaftmachung) dieses Abkommens nicht namhaft gemachten Luftfahrtunternehmen genießen die in den Absätzen 2 a) und b) dieses Artikels genannten Rechte.

4. Keine der Ausführungen in Absatz 2 ist geeignet, den von einer Vertragspartei namhaft gemachten Luftfahrtunternehmen das Privileg einzuräumen, im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck und Fracht einschließlich Poststücke, die für Punkte im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind, gesondert oder gemeinsam aufzunehmen.

ARTIKEL 3 NAMHAFTMACHUNG UND WIDERRUF

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, schriftlich ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Flugdienste auf den festgelegten Strecken der anderen Vertragspartei namhaft zu machen, sowie das Recht, die Namhaftmachung von Luftfahrtunternehmen zu widerrufen oder ein zuvor namhaft gemachtes Luftfahrtunternehmen durch ein anderes zu ersetzen.

2. Eine solche Namhaftmachung erfolgt durch schriftliche Benachrichtigung zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien.

3. Erhält eine Vertragspartei eine solche Namhaftmachung der jeweils anderen Vertragspartei, so wird sie die entsprechenden Genehmigungen und Bewilligungen in einem möglichst raschen Verfahren erteilen, sofern:

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

(i) das Luftfahrtunternehmen gemäß den EU-Verträgen seinen Sitz im Hoheitsgebiet der Republik Österreich hat und über eine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union verfügt;

(ii) die tatsächliche gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen von jenem Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgeübt wird, der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberscheins verantwortlich ist, wobei die zuständige Luftfahrtbehörde aus der Namhaftmachung klar hervorgehen muss; und

(iii) das Luftfahrtunternehmen im direkten oder mehrheitlichen Besitz und unter der wirksamen Kontrolle von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder Staaten der Europäischen Freihandelsgemeinschaft und/oder Staatsangehörigen derselben steht.

(b) Im Falle eines von der Regierung von Kolumbien namhaft gemachten Luftfahrtunternehmens:

(i) Das Luftfahrtunternehmen seinen Sitz im Hoheitsgebiet der Republik Kolumbien hat und über eine gültige Betriebsgenehmigung nach dem anzuwendenden Recht der Republik Kolumbien verfügt; und

(ii) die tatsächliche gesetzliche Kontrolle des Luftfahrtunternehmens von Kolumbien ausgeübt wird und Kolumbien für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberscheins zuständig ist;

(iii) das Luftfahrtunternehmen direkt oder mehrheitlich im Besitz und unter der wirksamen Kontrolle der Republik Kolumbien und/oder von Staatsangehörigen der Republik Kolumbien steht. Österreich kann bei den von Kolumbien namhaft gemachten Luftfahrtunternehmen von Fall zu Fall einen Verzicht auf diesen Absatz erwägen, wenn die betreffenden Luftfahrtunternehmen nicht im mehrheitlichen Eigentum und unter der wirksamen Kontrolle von Kolumbien oder kolumbianischen Staatsbürgern stehen, unter der Voraussetzung, dass die kolumbianischen Luftfahrtbehörden die erforderliche Aufsicht ausüben, um sicherzustellen, dass die namhaft gemachten Luftfahrtunternehmen die Bestimmungen dieses LVA einhalten, in Kolumbien niedergelassen sind und dort ihren Hauptgeschäftssitz haben.

Und dass:

(c) jene Vertragspartei, die das Luftfahrtunternehmen namhaft gemacht hat, die Bestimmungen gemäß Artikel 15 (Flugsicherheit) und Artikel 16 (Luftsicherheit) einhält

und anwendet;

(d) das namhaft gemachte Luftfahrtunternehmen zur Erfüllung anderer Bedingungen qualifiziert ist, die gemäß den Gesetzen und regulatorischen Bestimmungen, die normalerweise von jener Vertragspartei im Betrieb internationaler Luftverkehrsdienste angewendet werden, vorgeschrieben sind.

4. Wenn ein Luftfahrtunternehmen gemäß diesem Artikel namhaft gemacht und bewilligt wurde, kann es jederzeit mit der Erbringung der vereinbarten Leistungen gemäß diesem Abkommen beginnen.

5. Jede Vertragspartei kann die Bewilligung oder technische Zulassungen eines von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftfahrtunternehmens widerrufen, aussetzen oder einschränken, wenn:

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

(i) dieses seinen Sitz nicht im Hoheitsgebiet der Republik Österreich gemäß den EU-Verträgen hat oder über keine gültige Betriebsgenehmigung gemäß dem Recht der Europäischen Union verfügt; oder

(ii) von dem für die Ausstellung seines Luftverkehrsbetreiberscheins zuständigen Mitgliedstaat der Europäischen Union keine tatsächliche gesetzliche Kontrolle ausgeübt wird oder die zuständige Luftfahrtbehörde in der Namhaftmachung nicht ausdrücklich angegeben wird; oder **(iii)** das Luftfahrtunternehmen sich nicht im direkten oder mehrheitlichen Eigentum oder unter der wirksamen Kontrolle von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder des Europäischen Freihandelsabkommens und/oder von Staatsbürgern solcher Staaten befindet.

(b) Im Falle eines von der Regierung von Kolumbien namhaft gemachten Luftfahrtunternehmens:

(i) dieses seinen Sitz nicht im Hoheitsgebiet der Republik Kolumbien hat oder über keine gültige Betriebsgenehmigung gemäß dem anzuwendenden Recht der Republik Kolumbien verfügt; oder

(ii) von Kolumbien keine tatsächliche gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen ausgeübt wird oder Kolumbien nicht für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberscheins verantwortlich ist; oder

(iii) das Luftfahrtunternehmen nicht direkt oder mehrheitlich im Eigentum oder unter der wirksamen Kontrolle von Kolumbien und/oder kolumbianischen Staatsangehörigen steht; oder im Fall eines Verzichts auf Absatz 3 b (iii) dieses Artikels durch Österreich die Voraussetzungen für diesen Verzicht nicht gegeben sind.

(c) das Luftfahrtunternehmen die in Artikel 4 (Anwendung von Gesetzen und Vorschriften) dieses Abkommens genannten Gesetze und Vorschriften nicht einhält;

(d) jene Vertragspartei, die das Luftfahrtunternehmen namhaft macht, Artikel 15 (Flugsicherheit) und Artikel 16 (Luftsicherheit) dieses Abkommens nicht einhält;

(e) wenn das Luftfahrtunternehmen vor den Luftfahrtbehörden jener Vertragspartei, die seine Bewilligung beurteilt, gemäß den Gesetzen und Vorschriften, die von diesen Behörden normalerweise und vernünftigerweise für den Betrieb internationaler Luftverkehrsdienste gemäß dem Abkommen angewendet werden, nicht qualifiziert ist;

6. Sofern nicht unverzüglich Maßnahmen getroffen werden müssen, um eine Verletzung der oben angeführten Gesetze und Vorschriften zu verhindern, oder sofern die Flugsicherheit und Luftsicherheit nicht Maßnahmen gemäß den Bestimmungen von Artikel 15 (Flugsicherheit) oder Artikel 16 (Luftsicherheit) erfordert, können die in Absatz 5 dieses Artikels angeführten Rechte nur nach Konsultation zwischen den Luftfahrtbehörden gemäß Artikel 19 (Konsultationen) dieses Abkommens ausgeübt werden. Die entsprechende Konsultation findet, sofern nicht anders vereinbart, innerhalb eines Zeitraums von dreißig (30) Tagen ab dem Datum statt, an dem die Konsultation vorgeschlagen wurde.

ARTIKEL 4 ANWENDBARKEIT VON GESETZEN UND VORSCHRIFTEN

1. Die Gesetze und Vorschriften einer Vertragspartei gelten für die Navigation und den Betrieb des Luftfahrzeugs der von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftfahrtunternehmen bei der Einreise, beim Überfliegen, beim Verbleib im und beim Verlassen des Hoheitsgebietes der ersten Vertragspartei.

2. Jene Gesetze und Vorschriften einer Vertragspartei, welche die Einreise, den Aufenthalt und die Ausreise von Fluggästen, Besatzung, Fracht oder Poststücken in bzw. aus ihrem Hoheitsgebiet ebenso wie Formalitäten im Zusammenhang mit der Einreise, Ausreise, Emigration, Immigration, Zoll, Gesundheit und Quarantäne regeln, gelten für Fluggäste, Besatzung, Fracht und Poststücke, die Luftfahrzeuge der von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftfahrtunternehmen befördert haben, solange dieses sich in besagtem Hoheitsgebiet befinden.

3. Jede Vertragspartei legt der anderen Vertragspartei auf Anfrage die in diesem Artikel genannten einschlägigen Gesetze und Vorschriften in Kopie vor.

4. In der Anwendung dieser Gesetze und Vorschriften gewähren die Vertragsparteien – unter ähnlichen Umständen – den namhaft gemachten Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Vertragspartei eine Behandlung, die nicht weniger günstig ist als jene, die bei ihren ihre eigenen Luftfahrtunternehmen oder allen anderen Luftfahrtunternehmen zuteilwird, die dieselben internationalen Flugdienste anbieten.

ARTIKEL 5 BEFREIUNG VON ZÖLLEN UND SONSTIGEN ABGABEN

1. Luftfahrzeuge, die auf internationalen Strecken von der bzw. den von einer Vertragspartei namhaft gemachten Luftfahrtunternehmen betrieben werden, sowie deren reguläre Ausrüstung, technische Verschleißteile, Ersatzteile, Kraftstoffe und Schmiermittel und Lagerbestände (einschließlich Lebensmittel, Getränke und Tabak) an Bord sind bei der Ankunft im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Inspektionsgebühren und sonstigen Abgaben oder Steuern befreit, sofern diese Ausrüstung, Teile und Vorräte bis zum Zeitpunkt ihrer neuerlichen Ausfuhr an Bord des Luftfahrzeugs verbleiben oder auf dem Flug über das Hoheitsgebiet verbraucht werden.

2. Zusätzlich ist Folgendes von den genannten Abgaben und Steuern, ausgenommen Servicegebühren für erbrachte Leistungen, befreit:

(a) Bordvorräte, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei an Bord genommen werden, im Rahmen der von den zuständigen Behörden dieser Vertragspartei festgelegten Grenzen, die zur Verwendung an Bord des Luftfahrzeugs, das auf einer bestimmten Strecke der anderen Vertragspartei eingesetzt wird, bestimmt sind;

(b) Ersatzteile, die zu Zwecken der Wartung oder Reparatur des Luftfahrzeugs, das von dem oder den namhaft gemachten Luftfahrtunternehmen auf einer bestimmten Strecke der anderen Vertragspartei eingesetzt wird, in das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei eingeführt werden;

(c) Kraftstoffe, Schmierstoffe und technische Verbrauchsgüter, die zur Versorgung von Luftfahrzeugen bestimmt sind, die von dem/den namhaft gemachten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei auf einer bestimmten Strecke betrieben werden, selbst wenn diese Versorgungsgüter auf dem Teil des Fluges über dem Gebiet der Vertragspartei verbraucht werden sollen, in dem sie an Bord genommen werden.

Die unter den Buchstaben a), b) und c) dieses Absatzes genannten Materialien können auf Verlangen unter der Überwachung oder Kontrolle der Zollbehörden gehalten werden.

3. Die Bordausrüstung sowie die Materialien und Vorräte, die üblicherweise an Bord des Luftfahrzeugs eines Luftfahrtunternehmens einer Partei behalten werden, dürfen auf dem Gebiet der anderen Partei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieses Gebiets ausgeladen werden. In diesem Fall können sie bis zu ihrer Wiederausfuhr oder bis anderweitig über sie verfügt wird im Einklang mit den Zollbestimmungen der Aufsicht dieser Behörden unterstellt werden.

ARTIKEL 6 BESTEUERUNG

1. Gewinne aus dem Betrieb von Luftfahrzeugen im internationalen Verkehr können nur im Hoheitsgebiet der Vertragspartei besteuert werden, in dem sich der Ort der tatsächlichen Geschäftsleitung des Unternehmens befindet.
2. Das Kapital, das durch im internationalen Verkehr betriebene Luftfahrzeuge und durch bewegliches Vermögen im Zusammenhang mit dem Betrieb solcher Luftfahrzeuge repräsentiert wird, kann nur im Hoheitsgebiet jener Vertragspartei besteuert werden, in dem sich der Ort der tatsächlichen Geschäftsleitung des Unternehmens befindet.
3. Besteht zwischen den Vertragsparteien ein besonderes Abkommen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung von Einkommen und Vermögen, so gehen die Bestimmungen dieser Vertragsparteien vor.

ARTIKEL 7 NUTZUNGSGEBÜHREN

1. Die Vertragsparteien erlegen den von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftfahrtunternehmen keine höheren Benutzungsgebühren auf als jene, die ihren eigenen Luftfahrtunternehmen auferlegt werden, die ähnliche internationale Dienste anbieten, bzw. erlauben dies nicht.
2. Diese Gebühren sind nicht höher als jene Gebühren, die den Luftfahrzeugen der namhaft gemachten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei, die ähnliche internationale Dienste anbieten, auferlegt werden.
3. Diese Gebühren sind gerecht und angemessen und beruhen auf soliden wirtschaftlichen Grundsätzen.
4. Jede Vertragspartei fördert Konsultationen zwischen den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden (oder Flughäfen oder Flugsicherungsdienstleistern) und Luftfahrtunternehmen, welche die von diesen Gebühren erhebenden Behörden (oder Dienstleistern) bereitgestellten Dienste und Einrichtungen nutzen, soweit dies über die Vertretungsorganisationen dieser Luftfahrtunternehmen möglich ist. Die Benutzer werden in angemessener Frist über Vorschläge zur Änderung der Benutzungsgebühren unterrichtet, um Stellung nehmen zu können, bevor die Änderungen tatsächlich erfolgen. Jede Vertragspartei ermutigt ihre zuständige gebührenerhebende Behörde (oder den Dienstleister) und solche Nutzer weiter, angemessene Informationen über die Benutzungsgebühren auszutauschen.

ARTIKEL 8 DIREKTER TRANSIT

Fluggäste, Gepäck und Fracht, einschließlich Poststücke, die sich im direkten Transit durch das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei befinden und den für diesen Zweck reservierten Flughafen nicht verlassen, unterliegen, außer in Bezug auf Sicherheitsmaßnahmen gegen die Bedrohung durch rechtswidrige Eingriffe, wie Gewalt, Luftpiraterie und gelegentliche Maßnahmen zur Bekämpfung des illegalen Drogenhandels, höchstens einer vereinfachten Kontrolle. Gepäck, Fracht und Post im direkten Transit sind von Zöllen, Gebühren und ähnlichen Steuern befreit.

ARTIKEL 9 ANERKENNUNG VON BESCHEINIGUNGEN UND LIZENZEN

1. Lufttüchtigkeitszeugnisse, Bescheinigungen und Lizenzen, die gemäß den Gesetzen und Vorschriften einer Vertragspartei erteilt oder als gültig anerkannt wurden, einschließlich im Fall der Republik Österreich, der Gesetze und Vorschriften der Europäischen Union, die noch Gültigkeit besitzen, werden von der anderen Vertragspartei zum Zwecke der Erbringung der vereinbarten Dienstleistungen als gültig anerkannt, mit der Maßgabe, dass solche Zeugnisse oder Zulassungen im Einklang mit den Mindeststandards der Konvention von Chicago erteilt oder als gültig anerkannt worden sind.

2. Absatz 1) gilt auch für ein von der österreichischen Bundesregierung namhaft gemachtes Luftfahrtunternehmen, das der regulatorischen Aufsicht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union unterliegt.

3. Jede Vertragspartei behält sich jedoch für Flüge über ihr eigenes Hoheitsgebiet das Recht vor, die Anerkennung von Bescheinigungen und Lizenzen, die ihren eigenen Staatsbürgern von der anderen Vertragspartei erteilt oder für gültig erklärt wurden, zu verweigern.

ARTIKEL 10 TARIFE

1. Jede Vertragspartei erlaubt, dass jedes Luftfahrtunternehmen die Tarife für geplante Linienflugdienste auf Grund seiner marktbezogenen kommerziellen Überlegungen festlegt. Eingriffe der Parteien beschränken sich auf:

a) die Verhinderung von unangemessen diskriminierenden Tarifen oder Praktiken;

b) den Schutz der Verbraucher vor Zöllen, die aufgrund des Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung oder abgestimmter Verhaltensweisen zwischen Luftfahrtunternehmen unangemessen hoch oder restriktiv sind; und

c) den Schutz von Luftfahrtunternehmen vor Zöllen, die aufgrund direkter oder indirekter staatlicher Subventionen oder Unterstützung künstlich niedrig sind.

2. Jede Vertragspartei kann verlangen, über Tarife informiert zu werden, die von namhaft gemachten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei für die Beförderung in ihr oder aus ihrem Hoheitsgebiet vorgeschlagen werden.

ARTIKEL 11 HANDELSVERTRETUNG UND HANDELSTÄTIGKEITEN

1. Die von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Luftfahrtunternehmen sind berechtigt:

a) im Hoheitsgebiet der anderen Vertragsparteien Büros für die Förderung des Luftverkehrs und des Verkaufs von Luftfahrtgeräten sowie nach den Rechtsvorschriften dieser anderen Vertragspartei andere für die Erbringung des Luftverkehrs erforderliche Einrichtungen einzurichten;

b) in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei – nach den Rechtsvorschriften dieser anderen Vertragspartei über Einreise, Aufenthalt und Beschäftigung – Führungs-, Verkaufs-, technisches, operatives und sonstiges Fachpersonal, das für die Erbringung von Luftverkehrsdiensten erforderlich ist, hineinzubringen und dort zu unterhalten; und

c) in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei direkt und nach Ermessen der Luftfahrtunternehmen über ihre Agenturen den Vertrieb von Luftverkehrsdiensten zu betreiben.

2. Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Vertretung der von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftfahrtunternehmen ihre Tätigkeiten ordnungsgemäß ausüben kann.

3. Die von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Luftfahrtunternehmen haben das Recht, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Luftverkehrsdienste zu vertreiben, und es steht jeder Person frei, diese Luftverkehrsdienste in der Währung dieses Gebietes oder in frei konvertierbaren Währungen anderer Länder gemäß den geltenden Devisenvorschriften zu erwerben.

ARTIKEL 12 GESCHÄFTLICHE MÖGLICHKEITEN

1. Bodenabfertigung

Jedes namhaft gemachte Luftfahrtunternehmen hat das Recht, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei seine eigene Bodenabfertigung durchzuführen („Selbstabfertigung“) oder die Bodenabfertigungsdienste wahlweise vollständig oder teilweise von dazu autorisierten Dienstleistern erbringen zu lassen („Drittabfertigung“).

Wo oder solange die Gesetze und Vorschriften in Bezug auf Bodenabfertigung im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei die Auslagerung dieser Dienste oder einer Selbstabfertigung entweder verbieten oder einschränken, ist jedes namhaft gemachte Fluglinienunternehmen in Bezug auf seinen Zugang zu Selbst- und Bodenabfertigungsdiensten durch einen oder mehrere Anbieter auf nichtdiskriminierende Weise zu behandeln.

„Selbstabfertigung“ bezeichnet eine Situation, in welcher der Flughafennutzer direkt eine oder mehrere Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten für sich selbst erbringt und keinerlei Vertrag mit Dritten in Bezug auf die Erbringung solcher Dienstleistungen abschließt; im Sinne dieser Definition gelten Flughafennutzer untereinander nicht als Dritte, wo:

- a) einer von ihnen die Mehrheit an dem anderen hält, oder
- b) eine einzelne Einheit eine Mehrheitsbeteiligung an beiden hält.

2. Leasing

In Bezug auf Leasing können die namhaft gemachten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei Luftfahrzeuge verwenden, die von einem anderen Luftfahrtunternehmen derselben Vertragspartei oder – im Falle Österreichs eines anderen Mitgliedstaats der Europäischen Union – geleast wurden, es sei denn, dies würde zu einer Gefährdung der Sicherheit führen.

3. Code-Sharing

Zur Durchführung oder zum Angebot der unter das Abkommen fallenden Dienste kann jedes Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei Kooperations-Marketing-Vereinbarungen, z. B. Blocked-Space- oder Code-Sharing-Vereinbarungen, treffen mit:

- (a)** allen Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien und
- (b)** allen Luftfahrtunternehmen eines Drittstaates und
- (c)** allen Bodenbeförderungsanbietern des Land- oder Seeverkehrs,

mit der Maßgabe, dass (i) das ausführende Luftfahrtunternehmen über die entsprechenden Verkehrsrechte verfügt und (ii) die vermarktenden Luftfahrtunternehmen über die entsprechenden zugrundeliegenden Streckenrechte verfügen und (iii) die Vereinbarungen die Auflagen für Sicherheit und Wettbewerb erfüllen, die üblicherweise auf solche Vereinbarungen Anwendung finden. Beim Verkauf von Personenbeförderungsdiensten im Rahmen von Code-Sharing ist der Käufer an der Verkaufsstelle oder auf jeden Fall vor dem Einsteigen darüber zu unterrichten, welcher Anbieter die einzelnen Abschnitte der Beförderung durchführt.

ARTIKEL 13 UMWANDLUNG UND TRANSFER VON EINNAHMEN

1. Jede Vertragspartei räumt den namhaft gemachten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht ein, die Nettoeinnahmen gemäß den geltenden Devisenbestimmungen des Hoheitsgebietes, in dem die Einnahmen erzielt werden, frei in ihr Heimatgebiet zu transferieren. Die Umrechnung der Einnahmen der namhaft

gemachten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei in die Landeswährung der anderen Vertragspartei erfolgt nach Maßgabe den geltenden Devisenbestimmungen.

2. Im Falle einer Sondervereinbarung zwischen den Vertragsparteien zur Vermeidung der Doppelbesteuerung oder im Falle einer Sondervereinbarung über den Geldtransfer zwischen den beiden Vertragsparteien, ist eine solche Sondervereinbarung maßgeblich.

ARTIKEL 14 FAIRER WETTBEWERB UND STAATLICHE SUBVENTIONEN

1. Jede Vertragspartei räumt den namhaft gemachten Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien faire und gleiche Möglichkeiten zum Erbringen von internationalen Luftverkehrsdiensten im Rahmen dieses Abkommens ein.

2. Jede Vertragspartei räumt jedem namhaft gemachten Luftfahrtunternehmen das Recht ein, die Häufigkeit und Kapazität der von ihm erbrachten internationalen Luftverkehrsdienste auf der Grundlage marktbezogener kommerzieller Überlegungen gemäß den zwischen den Vertragsparteien vereinbarten Frequenzen festzulegen. In Übereinstimmung mit diesem Recht begrenzt keine Partei einseitig den Umfang des Verkehrs, die Frequenz oder Regelmäßigkeit des Dienstes oder den Typ bzw. die Typen der von Luftfahrtunternehmen der anderen Partei eingesetzten Luftfahrzeuge, außer aus zollrechtlichen, technischen, betrieblichen, ökologischen oder gesundheitlichen Gründen gemäß Artikel 15 des Abkommens.

3. Ein von einer Vertragspartei namhaft gemachtes Luftfahrtunternehmen hat spätestens dreißig (30) Tage im Voraus den Flugplan seiner beabsichtigten Flugdienste bei den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei zur Genehmigung vorzulegen. Das gleiche Verfahren gilt für etwaige Änderungen des Flugplans. In besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der betreffenden Luftfahrtbehörden verkürzt werden.

4. Die Vertragsparteien vereinbaren unter anderem, dass die folgenden Praktiken von Luftfahrtunternehmen als mögliche unlautere Wettbewerbspraktiken angesehen werden können, die einer näheren Prüfung bedürfen:

a) Verhaltensweisen, die auf den Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung hinweisen, und Praktiken, die eine offensichtliche Absicht widerspiegeln oder die nachweisbare Wirkung haben, ein anderes Luftfahrtunternehmen zu behindern, auszuschließen oder aus dem Markt zu drängen; und

b) Vereinbarungen, Beschlüsse oder aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, die die Verhinderung, Aufhebung oder Verzerrung des Wettbewerbs zum Ziel haben oder bewirken.

5. Keine der Vertragsparteien wird staatliche Subventionen gewähren oder zulassen oder ihrem/ihren namhaft gemachten Luftfahrtunternehmen Beihilfen oder Unterstützungen gewähren, die sich nachteilig auf die Möglichkeit der

Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei auswirken würden, in billiger und gleicher Weise am Wettbewerb zur Bereitstellung von internationalen Luftverkehrsdiensten teilzunehmen.

6. Staatliche Subventionen oder Unterstützungen bezeichnen eine direkte oder indirekte diskriminierende Unterstützung eines bestimmten Luftfahrtunternehmens durch den Staat oder durch eine vom Staat beauftragte oder kontrollierte öffentliche oder private Stelle. Dies beinhaltet uneingeschränkt die Aufrechnung betrieblicher Verluste, die Bereitstellung von Kapital, verlorenen Zuschüssen oder Darlehen zu Vorzugskonditionen, die Gewährung finanzieller Vorteile durch Verzicht auf Gewinne, die Einziehung fälliger Beträge, eine marktübliche Rendite eingesetzter öffentlicher Mittel, Steuerbefreiungen, Ausgleich von durch die öffentliche Hand auferlegten finanziellen Belastungen; oder n diskriminierenden Zugang zu Flughafeneinrichtungen, Treibstoffen oder anderen zweckdienlichen Mitteln, die für den normalen Betrieb von Luftverkehrsdiensten erforderlich sind.

7. Wenn eine Vertragspartei einem namhaft gemachten Luftfahrtunternehmen im Hinblick auf unter diesem Abkommen betriebene Dienste staatliche Beihilfe oder Unterstützung gewährt, hat sie dieses Luftverkehrsunternehmen zu verpflichten, diese Beihilfe oder Unterstützung klar erkennbar und eigens in seinen Büchern anzuführen.

8. Hat eine Vertragspartei begründete Bedenken, dass die von ihr namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen diskriminiert werden oder unfairen Praktiken ausgesetzt sind, oder dass eine Beihilfe oder Unterstützung, die von der anderen Vertragspartei erwogen oder gewährt wird, sich nachteilig auf die Möglichkeit der Luftverkehrsunternehmen der ersten Vertragspartei auswirkt oder auswirken könnte, in billiger und gleicher Weise am Wettbewerb zur Bereitstellung von internationalen Luftverkehrsdiensten teilzunehmen, ist sie berechtigt, Konsultationen gemäß Artikel 19 (Konsultationen) zur Lösung des Problems zu verlangen. Ein solches Verlangen ist mit Begründungen vorzubringen, und die Konsultationen beginnen innerhalb von 30 Tagen nach Vorbringung des Verlangens. Gelingt es den Vertragsparteien innerhalb von 30 Tagen nach Beginn der Konsultationen nicht, die Angelegenheit zu lösen, oder haben die Konsultationen nicht innerhalb von 30 Tagen nach Vorbringen des Verlangens begonnen, ist die Vertragspartei, von der die Konsultationen verlangt wurden, berechtigt, die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens festgelegten Rechte auszusetzen oder die Betriebsbescheinigung zu widerrufen oder Auflagen für die Ausübung dieser Rechte zu erteilen, wie sie diese für notwendig erachtet.

9. Die Vertragsparteien unterrichten sich gegenseitig über ihre Wettbewerbsgesetze, -politiken und -praktiken oder deren Änderungen sowie über alle besonderen Ziele derselben, die sich auf den Betrieb von Luftverkehrsdiensten im Rahmen dieses Abkommens auswirken könnten, und benennen die für ihre Durchführung zuständigen Behörden.

ARTIKEL 15 FLUGSICHERHEIT

1. Eine Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen bezüglich der Sicherheitsnormen der anderen Vertragspartei in Bereichen betreffend Besatzungen, Luftfahrzeuge oder deren Betrieb verlangen. Diese Beratungen haben innerhalb von dreißig (30) Tagen nach der entsprechenden Anfrage zu erfolgen.

2. Gelangt eine Vertragspartei nach solchen Konsultationen zu der Erkenntnis, dass die andere Vertragspartei in einem solchen Bereich nicht die zum Zeitpunkt des Abkommens geltenden Mindestsicherheitsstandards und Mindestanforderungen anwendet und aufrechterhält, unterrichtet die erste Vertragspartei die andere Vertragspartei über diese Feststellungen und die Maßnahmen, die sie für notwendig erachtet, um diesen Mindeststandards zu genügen, und fordert die andere Vertragspartei auf entsprechende Abhilfemaßnahmen zu ergreifen. Das Nichtergreifen geeigneter Maßnahmen seitens der anderen Vertragspartei innerhalb von sechzig (60) Tagen oder eines längeren einvernehmlich vereinbarten Zeitraums gilt als Grund für die Anwendung von Absatz (5) von Artikel 3 dieses Abkommens (Namhaftmachung und Widerruf).

3. Unbeschadet der in Artikel 33 der Konvention genannten Verpflichtungen wird vereinbart, dass jedes von den namhaft gemachten Luftfahrunternehmen einer Vertragspartei für Flugdienste in das oder aus dem Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei betriebene Luftfahrzeug während seines Verweilens 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 und der Besatzungsmitglieder als auch den augenscheinlichen Zustand des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung zu kontrollieren (in diesem Artikel als „Vorfeldinspektion“ bezeichnet) zu kontrollieren, sofern dies nicht zu einer ungebührlichen Verzögerung führt.

4. Sollte eine derartige Vorfeldinspektion oder sollten mehrere Vorfeldinspektionen Anlass geben zu:

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

b) ernststen Bedenken, dass es an einer effektiven Aufrechterhaltung und Anwendung der zu diesem Zeitpunkt gemäß dem Abkommen festgelegten Sicherheitsstandards mangelt, steht es der inspizierenden Vertragspartei im Sinne von Artikel 33 des Abkommens zu, daraus zu schließen, dass die Anforderungen, gemäß welchen die Bescheinigungen oder die Lizenzen für das Luftfahrzeug oder für die Besatzung dieses Luftfahrzeugs ausgestellt oder für gültig erklärt wurden, oder die Anforderungen, gemäß welchen das Luftfahrzeug betrieben wird, nicht gleich streng oder strenger sind

als die gemäß dem Abkommen festgelegten Mindeststandards.

5. Falls der Zutritt zum Zweck der Durchführung einer Vorfeldinspektion eines vom oder im Namen des Luftfahrtunternehmens einer Vertragspartei betriebenen Luftfahrzeugs gemäß Absatz (3) dieses Artikels vom Vertreter dieses/dieser Luftfahrtunternehmen/s verwehrt wird, steht es der anderen Vertragspartei frei, daraus zu schließen, dass dies zu ernststen Bedenken der in Absatz (4) dieses Artikels genannten Art Anlass gibt, und die in diesem Absatz genannten Schlussfolgerungen zu ziehen.

6. Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die technischen Zulassungen sowie die Betriebsbewilligungen eines oder mehrerer Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei unverzüglich auszusetzen oder abzuändern, falls die erste Vertragspartei zu dem Schluss kommt, sei es aufgrund einer oder mehrerer Vorfeldinspektionen, einer Verwehrung des Zugangs zwecks einer Vorfeldinspektion, aufgrund von Beratungen oder aus einem anderen Grund, dass eine sofortige Maßnahme für die Sicherheit des Flugbetriebs erforderlich ist.

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

8. Hat die Republik Österreich ein Luftfahrtunternehmen namhaft gemacht, dessen aufsichtsrechtliche Kontrolle durch einen Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgeübt und aufrechterhalten wird, so gelten die Rechte der anderen Vertragspartei nach diesem Artikel gleichermaßen für die Annahme, Ausübung oder Aufrechterhaltung von Sicherheitsnormen durch diesen anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union und für die Betriebsbewilligung dieses Luftfahrtunternehmens.

ARTIKEL 16 LUFTSICHERHEIT

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

2. Handlungsgrundlagen der Vertragsparteien sind insbesondere die Bestimmungen folgender Abkommen und Übereinkommen:

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

b) Das am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichnete Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen;

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

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

e) Das am 1. März 1991 in Montreal unterzeichnete Übereinkommen über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zwecke des Aufspürens

und alle anderen multilateralen Abkommen über die Luftsicherheit, die für beide Vertragsparteien verbindlich sind.

3. Die Vertragsparteien handeln in ihren wechselseitigen Beziehungen gemäß den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegten und als Anlagen zum Abkommen von Chicago bezeichneten Luftsicherheitsbestimmungen, soweit diese auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, dass die Betreiber von in ihren Ländern eingetragenen Luftfahrzeugen oder die Betreiber von Luftfahrzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ständigen Aufenthalt im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien haben, oder, im Falle der Republik Österreich, die Betreiber von Luftfahrzeugen, die aufgrund der EU-Verträge in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassen sind und über gültige Betriebsgenehmigungen nach dem Recht der Europäischen Union verfügen, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet unter Einhaltung dieser Luftsicherheitsbestimmungen handeln.

4. Die Vertragsparteien haben einander über entsprechende Aufforderung jede erforderliche Unterstützung zukommen zu lassen, um die widerrechtliche Inbesitznahme von Luftfahrzeugen sowie andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit der besagten Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie alle sonstigen Bedrohungen der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern

5. Jede Vertragspartei stimmt zu, ihre Luftfahrzeugbetreiber beim Ausflug aus dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei oder während des Aufenthalts in diesem zur Einhaltung der Luftsicherheitsvorschriften nach dem in dem Land geltenden Recht, einschließlich, im Falle der Republik Österreich, des Rechts der Europäischen Union, zu verpflichten.

6. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass innerhalb ihres Hoheitsgebiets geeignete Maßnahmen wirksam angewandt werden, um das Luftfahrzeug zu schützen und Fluggäste, Besatzungsmitglieder, die von ihnen mitgeführten Gegenstände, das Gepäck, die Fracht und die Bordvorräte vor und während des Einsteigens bzw. Beladens einer Kontrolle zu unterziehen.

7. Die Vertragsparteien werden auch jedes Ersuchen der jeweils anderen Vertragspartei bezüglich angemessener Sicherheitsvorkehrungen bei besonderen Bedrohungen wohlwollend behandeln.

8. Bei Eintreten eines Vorfalles oder Androhung der widerrechtlichen Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge oder sonstiger widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit dieser Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, gegen Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen haben die Vertragsparteien einander durch einen erleichterten Informationsfluss und sonstige geeignete Maßnahmen zur schnellen und sicheren Beendigung eines derartigen Vorfalles oder einer derartigen Bedrohung zu unterstützen.

9. Hat eine Vertragspartei angemessenen Grund zu der Annahme, dass die andere Vertragspartei von den in diesem Artikel angeführten Luftfahrt-Sicherheitsbestimmungen abgewichen ist, so können die Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei sofortige Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei verlangen. Kommt innerhalb von 30 Tagen nach dem Datum des Verlangens keine zufriedenstellende Einigung zustande, so begründet dies die Anwendung von Absatz 5 von Artikel 3 dieses Abkommens (Namhaftmachung und Widerruf). Falls dies aufgrund eines dringenden Notfalls erforderlich ist, kann jede Vertragspartei vor Ablauf eines Monats einstweilige Maßnahmen ergreifen.

10. Jede der Vertragsparteien bestätigt, Unterzeichnerstaat des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt und der Schutzinstrumente gegen die Akte der illegalen Einmischung in den Luftverkehr, wie in Anhang 17 (Sicherheit – Schutz der Internationalen Zivilluftfahrt vor den Handlungen oder illegalen Einmischungen) festgelegt, zu sein, und dass die Regeln dieses Anhangs auf alle internationalen Flüge angewendet werden. Daher stehen für die Fluggäste und das Transit- oder Transfergepäck ständige Verfahren zur Verfügung, um eine ordnungsgemäße Kontrolle ab ihrem Herkunftsort bis zum Verlassen des Luftfahrzeugs und am Transferflughafen gemäß Ziffer 4.4.2 des ICAO-Anhangs 17 zu gewährleisten.

ARTIKEL 17 INTERMODALE DIENSTE

1. Jedes namhaft gemachte Luftfahrtunternehmen kann intermodale Verkehrsmöglichkeiten nutzen, wenn dies von den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien zugelassen ist.

2. Ungeachtet anderer Bestimmungen dieses Abkommens ist es Luftfahrtunternehmen und indirekten Anbietern von Luftfrachtverkehr beider Vertragsparteien uneingeschränkt gestattet, im Zusammenhang mit dem internationalen Luftverkehr alle Landverkehrsmittel zur Beförderung von Fracht zu oder von jedem Punkt im Hoheitsgebiet der Parteien oder in Drittländern einzusetzen, einschließlich des Transports zu und von allen Flughäfen mit Zolleinrichtungen, und gegebenenfalls einschließlich des Rechts, Fracht unter Zollverschluss unter Beachtung der anwendbaren Gesetze und sonstigen Vorschriften zu befördern. Derartige Fracht, gleichviel, ob auf dem Land- oder Luftweg befördert, hat Zugang zur Abfertigung durch die Zollbehörden und zu Zolleinrichtungen am Flughafen. Die

Luftfahrtunternehmen können wählen, ob sie den Landverkehr selbst durchführen oder ob sie ihn durch Vereinbarungen mit anderen Landverkehrsträgern durchführen lassen, einschließlich der Beförderung auf dem Landweg durch andere Luftfahrtunternehmen und durch indirekte Anbieter von Frachtverkehr.

Diese intermodalen Frachtdienste können zu einem einzigen durchgehenden Preis, der für die Beförderung in der Luft und auf dem Landweg gemeinsam gilt, gemäß den internen Gesetzen jedes Landes angeboten werden.

ARTIKEL 18 BEREITSTELLUNG VON STATISTIKEN

Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei übermitteln den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei auf deren Verlangen die Statistiken, die nach den Gesetzen und Vorschriften jeder Vertragspartei für Informationszwecke in angemessener Weise erforderlich sind.

ARTIKEL 19 KONSULTATIONEN

1. Die Vertragsparteien führen auf Ersuchen einer Vertragspartei gegebenenfalls Konsultationen über die jeweiligen Luftfahrtbehörden, um eine enge Zusammenarbeit betreffend alle Fragen im Zusammenhang mit der Auslegung und Anwendung dieses Abkommens sicherzustellen.

2. Diese Konsultationen beginnen innerhalb von dreißig (30) Tagen ab dem Tag des Verlangens einer Vertragspartei.

ARTIKEL 20 MODIFIKATIONEN

1. Erachtet es eine der Vertragsparteien für wünschenswert, eine Bestimmung dieses Abkommens abzuändern, kann sie jederzeit Konsultationen mit der anderen Vertragspartei verlangen. Solche Konsultationen Unternehmen (die durch Gespräche zwischen den Luftfahrtbehörden vorbereitet werden können) beginnen innerhalb von dreißig (30) Tagen nach dem Tag des Verlangens, sofern nicht beide Vertragsparteien eine Verlängerung dieser Frist vereinbaren.

2. Auf diese Weise vereinbarte Änderungen sind von beiden Vertragsparteien zu genehmigen und treten am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Monat in Kraft, an dem die beiden Vertragsparteien einander durch einen diplomatischen Notenwechsel darüber in Kenntnis gesetzt haben, dass die Anforderungen für ihr Inkrafttreten im Rahmen der jeweiligen rechtlichen Verfahren erfüllt wurden.

3. Änderungen des Anhangs dieses Abkommens können direkt zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden und treten nach Bestätigung

durch einen diplomatischen Notenwechsel in Kraft.

ARTIKEL 21 STREITBEILEGUNG

- 1.** Falls zwischen den Vertragsparteien Streitigkeiten bezüglich der Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens und seiner Anhänge entstehen, versuchen die Vertragsparteien zunächst, diese auf dem Verhandlungsweg beizulegen.
- 2.** Erzielen die Vertragsparteien auf dem Verhandlungsweg keine Einigung, können sie vereinbaren, den Streit einem Schiedsrichter zur Entscheidung zu übertragen, oder jede Vertragspartei kann den Streit einem aus drei Schiedsrichtern bestehenden Schiedsgericht zur Entscheidung vorlegen, wobei je ein Schiedsrichter von jeder Vertragspartei ernannt und der dritte von den beiden anderen Schiedsrichtern ernannt wird.
- 3.** Jede der Vertragsparteien ernennt innerhalb von sechzig (60) Tagen nach dem Tag des Erhalts einer Mitteilung der anderen Vertragspartei auf diplomatischem Wege, in der um eine schiedsgerichtliche Beilegung des Streits ersucht wird, einen Schiedsrichter, und der dritte Schiedsrichter ist innerhalb von weiteren sechzig (60) Tagen zu ernennen.
- 4.** Ernennt eine der Vertragsparteien innerhalb der genannten Frist keinen Schiedsrichter, oder wird der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der genannten Frist ernannt, kann der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation von jeder Partei ersucht werden, je nach Situation einen oder mehrere Schiedsrichter zu ernennen. In diesem Fall ist der dritte Schiedsrichter Staatsangehöriger eines Drittstaates, fungiert als Vorsitzender des Schiedsgerichts und bestimmt den Ort, an dem das Schiedsverfahren stattfindet. Betrachtet sich der Vorsitzende als Staatsangehöriger eines Staates, der in Bezug auf die Streitigkeit nicht als neutral angesehen werden kann, nimmt der älteste Vizevorsitzende, der aus diesem Grund nicht disqualifiziert ist, die Ernennungen vor. Das Schiedsgericht trifft seine Entscheidung mit einfacher Stimmenmehrheit.
- 5.** Die Vertragsparteien verpflichten sich, jeder Entscheidung nach Absatz 2 dieses Artikels nachzukommen.
- 6.** Sofern und solange eine Vertragspartei einer Entscheidung nach Absatz 2 des vorliegenden Artikels nicht nachkommt, kann die andere Vertragspartei alle Rechte oder Vorrechte einschränken, aussetzen oder widerrufen, die sie der in Verzug befindlichen Vertragspartei oder einem in Verzug befindlichen namhaft gemachten Luftfahrtunternehmen aufgrund dieses Abkommens gewährt hat.
- 7.** Die Kosten des Schiedsgerichts, einschließlich der Gebühren und Auslagen der Schiedsrichter, werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Alle Kosten, die dem Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation im Zusammenhang mit den Verfahren nach Absatz 4 dieses Artikels entstehen, gelten

als Teil der Schiedsgerichtskosten.

ARTIKEL 22 KÜNDIGUNG

1. Jede der Vertragsparteien kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich auf diplomatischem Wege ihren Entschluss bekannt geben, das vorliegende Abkommen zu kündigen. Eine solche Kündigung ist zugleich der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zur Kenntnis zu bringen.

2. Das Abkommen endet zwölf (12) Monate nach dem Zeitpunkt des Eintreffens der Kündigung durch die andere Vertragspartei, sofern sie nicht vor Ablauf dieses Zeitraums einvernehmlich zurückgezogen wird. Bei Nichtbestätigung des Empfangs durch die andere Vertragspartei gilt die Kündigung vierzehn (14) Tage nach ihrem Eingang bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation als eingegangen.

ARTIKEL 23 REGISTRIERUNG

Dieses Abkommen und alle seine Abänderungen sind bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zu registrieren.

ARTIKEL 24 INKRAFTTRETEN

Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Monat in Kraft, an dem die beiden Vertragsparteien einander durch einen diplomatischen Notenwechsel darüber in Kenntnis gesetzt haben, dass die Anforderungen für sein Inkrafttreten im Rahmen der jeweiligen rechtlichen Verfahren erfüllt wurden.

Zu Urkund dessen haben die von ihren Regierungen hierzu ordnungsgemäß befugten unterzeichneten Bevollmächtigten ihre Unterschrift unter dieses Abkommen gesetzt.

Geschehen in zweifacher Ausfertigung am in deutscher, spanischer, und englischer Sprache, wobei alle Ausfertigungen gleichermaßen gültig sind. Im Falle einer unterschiedlichen Auslegung von Bestimmungen dieses Abkommens ist der englische Text maßgebend.

**FÜR DIE
ÖSTERREICHISCHE
BUNDESREGIERUNG**

**FÜR DIE REGIERUNG
KOLUMBIENS**

ANHANG

Teil I.

- A. Das/die von der Republik Österreich namhaft gemachte/n Luftfahrtunternehmen ist/sind berechtigt, auf den nachführend angeführten Flugstrecken einen planmäßigen Flugverkehr in beiden Richtungen zu betreiben:

Ausgangspunkte	Zwischenpunkte	Zielpunkte	Punkte darüber hinaus
Punkte in Österreich	Beliebige Punkte	Punkte in Kolumbien	Beliebige Punkte

- B. Das/die von der Regierung von Kolumbien namhaft gemachte/n Luftfahrtunternehmen ist/sind berechtigt, auf den nachführend angeführten Flugstrecken einen planmäßigen Flugverkehr in beiden Richtungen zu betreiben:

Ausgangspunkte	Zwischenpunkte	Zielpunkte	Punkte darüber hinaus
Punkte in Kolumbien	Beliebige Punkte	Punkte in Österreich	Beliebige Punkte

Teil II:

Alle Zwischenpunkte und Punkte darüber hinaus können von der/den namhaft gemachten Luftfahrtunternehmen/n jeder der Vertragsparteien ohne Ausübung von Verkehrsrechten der fünften Freiheit angefliegen werden.

Die Ausübung von Verkehrsrechten der fünften Freiheit kann zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien vereinbart werden.

Teil III:

Das/die namhaft gemachte/n Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei kann/können auf jedem Flug oder auf allen Flügen das Anfliegen eines der Zwischenpunkte und/oder von Punkten darüber hinaus unterlassen, sofern die vereinbarten Dienste auf dieser Strecke im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei beginnen und enden.