

LUFTVERKEHRSABKOMMEN

ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG UND DER REGIERUNG DER REPUBLIK LIBANON

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung der Republik Libanon, nachstehend „die Vertragsparteien“, als Vertragsparteien des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt, das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegt wurde;

Von dem Wunsche geleitet, einen sicheren und ordnungsgemäßen internationalen Flugverkehr einzurichten und eine größtmögliche internationale Zusammenarbeit in diesem Zusammenhang zu fördern; und

Von dem Wunsche geleitet, eine Vereinbarung zum Zwecke der Förderung der Entwicklung eines Linienflugverkehrs zwischen ihren jeweiligen Hoheitsgebieten und darüber hinaus abzuschließen,

Sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1	Begriffsbestimmungen
Artikel 2	Erteilung von Rechten
Artikel 3	Benennung und Widerruf
Artikel 4	Anwendung von Gesetzen und Bestimmungen
Artikel 5	Befreiung von Zöllen und anderen Abgaben
Artikel 6	Steuern
Artikel 7	Nutzungsgebühren
Artikel 8	Direkter Transitverkehr
Artikel 9	Anerkennung von Zertifikaten und Lizenzen
Artikel 10	Preise
Artikel 11	Kommerzielle Vertretung und Möglichkeiten
Artikel 12	Kapazität und fairer Wettbewerb
Artikel 13	Flugsicherheit
Artikel 14	Sicherheit im Luftverkehr
Artikel 15	Soziale Aspekte
Artikel 16	Umweltschutz
Artikel 17	Bereitstellung von Statistiken
Artikel 18	Beratung
Artikel 19	Änderungen
Artikel 20	Beilegung von Streitigkeiten
Artikel 21	Beendigung
Artikel 22	Registrierung
Artikel 23	Inkrafttreten
Anhang	

ARTIKEL 1

BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Im Sinne dieses Abkommens:

- a)** bezeichnet der Begriff „Luftfahrtbehörden“ im Falle Österreichs das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur und im Falle der Libanesischen Republik das Ministerium für öffentliche Arbeiten und Verkehr/ Luftverkehrsbehörde oder in beiden Fällen jede Person oder Stelle, die befugt ist, die derzeit von den genannten Behörden ausgeübten Funktionen oder ähnliche Funktionen wahrzunehmen;
- b)** bezeichnet der Begriff „vereinbarte Flugverkehrsdienste“ internationale Linienflugdienste auf der/den im Anhang zu diesem Abkommen angegebenen Strecke(n) zur Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post, getrennt oder in Kombination gemäß den vereinbarten zulässigen Kapazitäten;
- c)** bezeichnet der Begriff „Abkommen von Chicago“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, einschließlich aller gemäß Artikel 90 dieses Abkommens angenommenen Anhänge und aller Änderungen der Anhänge oder des Abkommens gemäß Artikel 90 und 94 (a) dieses Abkommens, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien anwendbar sind;
- d)** bezeichnet der Begriff „Anhang“ den Anhang zu diesem Abkommen in der jeweils geltenden Fassung. Der Anhang ist fester Bestandteil dieses Abkommens, und alle Bezugnahmen auf das Abkommen beinhalten auch den Anhang, ausgenommen sofern ausdrücklich anders vereinbart;

e) bezeichnet der Begriff „Kapazität“ mit Bezug auf vereinbarte Flugverkehrsdienste die verfügbare Nutzlast des für diese Dienste eingesetzten Luftfahrzeugs, multipliziert mit der Häufigkeit, mit der dieses Luftfahrzeug in einem bestimmten Zeitraum auf einer Strecke oder einem Streckenabschnitt eingesetzt wird;;

f) haben die Ausdrücke „Flugverkehrsdienst“, „internationaler Flugverkehrsdienst“, „Luftfahrtunternehmen“ und „nichtgewerbliche Landung“ die Bedeutungen, die ihnen in Artikel 96 des Abkommens jeweils zugewiesen werden;

g) bezeichnet der Begriff „benanntes Luftfahrtunternehmen“ jedes Luftfahrtunternehmen, das gemäß Artikel 3 des vorliegenden Abkommens schriftlich benannt und autorisiert wurde;

h) bezeichnet der Begriff „Intermodale Beförderung“ die öffentliche entgeltliche Beförderung von Passagieren, Fracht und Post durch Luftfahrzeuge und eine oder mehrere Beförderungsarten zu Land und zu Wasser, entweder separat oder gemeinsam;

i) bezeichnet der Begriff „Preis“:

(i) „Flugpreise“, die an Luftfahrtunternehmen oder deren Agenten oder andere Verkäufer von Flugscheinen für die Beförderung von Fluggästen und Gepäck im Luftverkehr zu zahlen sind, sowie alle Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich der Vergütung und der Bedingungen, die Agenturen und anderen Hilfsdiensten angeboten werden.

(ii) „Luftfrachtraten“, die für die Beförderung von Post und Fracht zu zahlen sind, sowie die Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich der Vergütung und der Bedingungen, die Agenturen und anderen Hilfsdiensten angeboten werden.

Diese Definition umfasst, soweit zutreffend, die Beförderung auf dem Landweg in Verbindung mit dem internationalen Luftverkehr und die Bedingungen, denen ihre Anwendung unterliegt;

j) bezeichnet der Begriff „Selbstabfertigung“ eine Situation, in der der Flughafennutzer eine oder mehrere Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten unmittelbar für sich selbst erbringt und keinen wie auch immer gearteten Abkommen mit Dritten über die Erbringung dieser Dienste abschließt; im Sinne dieser Definition gelten Flughafennutzer untereinander nicht als Dritte, wenn:

- a) ein Flughafennutzer die Mehrheit an dem anderen hält, oder
- b) eine einzige Körperschaft eine Mehrheitsbeteiligung an beiden hält.

k) bezeichnet der Begriff „Festgelegte Flugstrecke“ eine im Anhang zu diesem Abkommen festgelegte Flugstrecke;

l) bezeichnet der Begriff „Staatliche Subvention oder Unterstützung“ die Bereitstellung von direkten oder indirekten diskriminierenden Unterstützungen für ein benanntes Luftfahrtunternehmen durch den Staat oder durch eine vom Staat benannte oder kontrollierte öffentliche oder private Einrichtung. Dazu gehören unter anderem die Verrechnung von Betriebskosten, die Bereitstellung von Kapital, nicht rückzahlbaren Zuschüssen oder Darlehen zu Vorzugsbedingungen, die Gewährung finanzieller Vorteile durch den Verzicht auf Gewinne oder auf die Einziehung fälliger Beträge, der Verzicht auf eine normale Rendite aus den eingesetzten öffentlichen Mitteln, Steuerbefreiungen, Ausgleichszahlungen für finanzielle Belastungen durch die öffentliche Hand oder ein diskriminierender Zugang zu Flughafeneinrichtungen, Treibstoffen oder anderen angemessenen Einrichtungen, die für den normalen Betrieb von Luftverkehrsdiensten erforderlich sind.

m) hat der Begriff „Hoheitsgebiet“ die Bedeutung, die ihm in Artikel 2 des Abkommens zugewiesen wird;

n) bezeichnet der Begriff „Nutzergebühren“ die Gebühren, die Luftfahrtunternehmen für die Bereitstellung von Flughafeninfrastruktur, Flughafenumwelt-, Flugnavigations- oder Luftsicherheitseinrichtungen oder -diensten einschließlich damit verbundener Dienste und Einrichtungen erheben;

o) sind Bezugnahmen in diesem Abkommen auf Staatsangehörige der Republik Österreich als Bezugnahmen auf Staatsangehörige der Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu verstehen.

p) sind Bezugnahmen in diesem Abkommen auf Luftfahrtunternehmen der Republik Österreich als Bezugnahmen auf von der Republik Österreich benannte Luftfahrtunternehmen zu verstehen.

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

r) sind Bezugnahmen in diesem Abkommen auf die „Europäische Freihandelsassoziation“ als Bezugnahmen auf ihre Mitgliedstaaten Island, Liechtenstein, Norwegen und die Schweiz zu verstehen.

ARTIKEL 2

ERTEILUNG VON RECHTEN

1. Jede Vertragspartei gewährt der jeweils anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte zum Zwecke der Durchführung internationaler Flugverkehrsdienste durch ein oder mehrere benannte Luftfahrtunternehmen auf den im Anhang zu diesem Abkommen genannten Strecken.

2. Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Abkommens kommt/kommen das/die von jeder Vertragspartei benannte/n Fluglinienunternehmen beim Betrieb der vereinbarten Flugdienste auf den festgelegten Flugstrecken in den Genuss der nachstehend angeführten Rechte:

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

b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken Landungen durchzuführen („Rechte der zweiten Freiheit“).

c) im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei an den im Anhang näher genannten Punkten Landungen durchzuführen, um Fluggäste, Gepäck und Fracht einschließlich Post, die für das Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei bestimmt sind oder von dort kommen, einzeln oder zusammen an Bord zu nehmen oder auszuladen („Rechte der dritten und vierten Freiheit“).

3. Die Gewährung von Verkehrsrechten nach Absatz (2) oben umfasst nicht die Gewährung des Rechts, Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post zwischen Punkten im Gebiet der Vertragspartei, die die Rechte gewährt, und Punkten im Gebiet eines Drittlandes oder umgekehrt zu befördern („Rechte der fünften Freiheit“). Die Verkehrsrechte der fünften Freiheit werden nur auf der Grundlage der Genehmigung der Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien nach dem Anhang gewährt.

4. Nichts in Absatz (2) Enthaltene ist geeignet, den von einer Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen das Vorrecht zu erteilen, im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck und Fracht einschließlich Post, welche/s für Punkte im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei bestimmt ist/sind, einzeln oder zusammen entgeltlich an Bord zu nehmen („Kabotage“).

ARTIKEL 3 BENENNUNG UND WIDERRUF

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, ein oder mehrere Fluglinienunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Flugdienste auf den festgelegten Strecken der anderen Vertragspartei schriftlich namhaft zu machen sowie die Benennung eines Fluglinienunternehmens zurückzuziehen oder ein anderes Fluglinienunternehmen für ein zuvor benanntes einzusetzen

2. Eine solche Benennung erfolgt durch schriftliche Benachrichtigung zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien über die diplomatischen Kanäle.

3. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von dem von der anderen Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen den Nachweis verlangen, dass es in der Lage ist, die in den Gesetzen und Vorschriften, die von den genannten Behörden in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Abkommens auf den Betrieb internationaler Flugverkehrsdienste angewandt werden, festgelegten Bedingungen zu erfüllen.

4. Nach Kenntnisnahme einer solchen Benennung erteilt die andere Vertragspartei unverzüglich die entsprechenden Genehmigungen und Erlaubnisse, sofern:

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

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

- (ii) der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige Mitgliedstaat der Europäischen Union eine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen ausübt und aufrechterhält und die zuständige Luftfahrtbehörde in der Benennung eindeutig angegeben ist; und
- (iii) das Luftfahrtunternehmen im direkten oder mehrheitlichen Eigentum von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder Staaten der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder von Staatsangehörigen dieser Staaten steht und tatsächlich von ihnen kontrolliert wird.

(b) im Falle eines vom Libanon benannten Luftfahrtunternehmens:

- (i) dieses im Hoheitsgebiet der Republik Libanon niedergelassen ist und über eine gültige Betriebsgenehmigung gemäß den geltenden Gesetzen der Republik Libanon verfügt; und
- (ii) die Republik Libanon eine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen ausübt und für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständig ist; und
- (iii) das Luftfahrtunternehmen sich direkt oder durch Mehrheitsbeteiligung im Besitz der Republik Libanon und/oder ihrer Staatsangehörigen befindet und tatsächlich von ihr/ihnen kontrolliert wird.

5. Jede Vertragspartei kann die Betriebsgenehmigung oder die technischen Erlaubnisse eines von der anderen Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmens widerrufen, aussetzen oder einschränken, wenn:

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

- (i)** dieses nicht im Hoheitsgebiet der Republik Österreich gemäß den EU-Verträgen niedergelassen ist oder über keine gültige Betriebsgenehmigung gemäß dem Recht der Europäischen Union verfügt; oder
- (ii)** der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige Mitgliedstaat der Europäischen Union keine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen ausübt oder aufrechterhält, oder die zuständige Luftfahrtbehörde in der Benennung nicht eindeutig angegeben ist; oder
- (iii)** das Luftfahrtunternehmen sich nicht in direktem oder mehrheitlichem Besitz von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder von Staatsangehörigen dieser Staaten befindet oder nicht tatsächlich von diesen kontrolliert wird.

(b) im Falle eines vom Libanon benannten Luftfahrtunternehmens:

- (i)** dieses nicht im Hoheitsgebiet der Republik Libanon niedergelassen ist oder über keine gültige Betriebsgenehmigung gemäß den geltenden Gesetzen der Republik Libanon verfügt; oder
- (ii)** die wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen nicht von der Republik Libanon ausgeübt oder aufrechterhalten wird oder die Republik Libanon eine nicht für die Erteilung seines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständig ist; oder

- (iii) das Luftfahrtunternehmen sich nicht direkt oder durch Mehrheitsbeteiligung im Besitz der Republik Libanon und/oder ihrer Staatsangehörigen befindet oder tatsächlich von ihr/ihnen kontrolliert wird.

6. Wenn ein Luftfahrtunternehmen gemäß diesem Artikel benannt und genehmigt wurde, kann es den Betrieb der vereinbarten Dienste in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Abkommens jederzeit aufnehmen.

7. Sofern nicht sofortige Maßnahmen erforderlich sind, um Verstöße gegen die oben genannten Gesetze und Vorschriften zu verhindern, oder sofern nicht der faire Wettbewerb, die Sicherheit oder die Gefahrenabwehr Maßnahmen gemäß Artikel 12 (Kapazität und fairer Wettbewerb), 13 (Sicherheit) oder 14 (Gefahrenabwehr) erfordern, werden die in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Rechte erst nach Konsultationen zwischen den Luftfahrtbehörden gemäß Artikel 18 (Konsultationen) dieses Abkommens ausgeübt.

ARTIKEL 4

ANWENDBARKEIT VON GESETZEN UND BESTIMMUNGEN

1. Beim Einflug in das, beim Ausflug aus dem und beim Aufenthalt im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei sowie bei seinem Überflug sind für die Flugnavigation und den Betrieb der Luftfahrzeuge der von der anderen Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen die Gesetze und Vorschriften der ersten Vertragspartei zu beachten.

2. Beim Einflug von Fluggästen, Besatzungen, Fracht oder Post in das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei, den Aufenthalt dort und den Ausflug gelten für Fluggäste, Besatzungen, Fracht und Post, die mit Luftfahrzeugen der von der anderen

Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen befördert werden, solange sie sich im Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei befinden, die Gesetze und Vorschriften der ersten Vertragspartei (einschließlich der Bestimmungen betreffend Ein- und Ausreise, Aus- und Einwanderung, Zoll, Gesundheit und Quarantäne).

3 Jede Vertragspartei gestattet den benannten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei, in ihrem Hoheitsgebiet Maßnahmen zu ergreifen (z. B. den Einsatz von Dokumentenspezialisten), um sicherzustellen, dass nur Personen befördert werden, die die erforderlichen Voraussetzungen für den Einflug in oder den Durchflug durch das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erfüllen und im Besitz der erforderlichen Reisedokumente sind.

4. Jede Vertragspartei erlaubt einer Person, die sich vor dem Besteigen des Luftfahrzeugs in ihrem Hoheitsgebiet aufgehalten hat, deren Einreise am Zielflughafen für unzulässig befunden wurde und der daher die Einreise verweigert wird, zu Prüfungszwecken die Rückeinreise in ihr Hoheitsgebiet. Ist eine Person, deren Einreise für unzulässig befunden wurde, nicht oder nicht mehr im Besitz ihrer Reisedokumente oder sind ihre Reisedokumente vernichtet worden, so erkennt eine Vertragspartei stattdessen ein von den Behörden der anderen Vertragspartei ausgestelltes Dokument an, das die Umstände des Besteigens des Luftfahrzeugs und der Ankunft bescheinigt.

5. Jede Vertragspartei übermittelt der anderen Vertragspartei auf Anfrage Kopien der in diesem Artikel genannten einschlägigen Gesetze und Verordnungen.

ARTIKEL 5

BEFREIUNG VON ZÖLLEN UND ANDEREN ABGABEN

1. Luftfahrzeuge, die von den von jeder Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen im internationalen Verkehr eingesetzt werden, sowie ihre reguläre Ausrüstung, die Treibstoff- und Schmiermittelvorräte und die Bordvorräte (einschließlich Nahrungsmittel, Getränke und Tabak) sind bei der Ankunft im Gebiet der anderen Vertragspartei von allen Zöllen (einschließlich der Mindestzollgebühr), Kontrollgebühren und sonstigen Abgaben oder Steuern (einschließlich inländischer Verbrauchsteuern) befreit, sofern diese Ausrüstungen und Vorräte bis zu ihrer Wiederausfuhr an Bord des Luftfahrzeugs bleiben.

2. Von solchen Zöllen und Steuern, mit Ausnahme der der Gebühren für die erbrachte Leistung, sind außerdem befreit:

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

(b) Ersatzteile, die in das Gebiet einer Vertragspartei für die Wartung oder Reparatur von Luftfahrzeugen eingeführt werden, die von dem/den benannten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei auf einer bestimmten Strecke eingesetzt werden;

(c) Treibstoff und Schmiermittel, die zur Versorgung von Luftfahrzeugen bestimmt sind, die von dem (den) benannten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei auf einer bestimmten Strecke eingesetzt werden, selbst wenn diese während des Überflugs des Hoheitsgebiets der Vertragspartei, in dem sie an Bord genommen wurden, verbraucht werden. Dieses Abkommen hindert die Republik Österreich nicht

darán, auf nichtdiskriminierender Grundlage Steuern, Zölle, Abgaben oder Gebühren auf Treibstoff zu erheben, der im Hoheitsgebiet der Republik Österreich zur Verwendung in einem Luftfahrzeug eines benannten libanesischen Luftfahrtunternehmens bereitgestellt wird, das zwischen einem Punkt im Hoheitsgebiet der Republik Österreich und einem anderen Punkt im Hoheitsgebiet der Republik Österreich oder im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union verkehrt.

Es kann verlangt werden, dass die unter den Buchstaben a), b) und c) dieses Absatzes angeführten Materialien unter zollamtlicher Überwachung oder Kontrolle aufbewahrt werden.

3. Die reguläre Bordausrüstung sowie die an Bord der Luftfahrzeuge einer Vertragspartei befindlichen Materialien und Vorräte dürfen im Gebiet der anderen Vertragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieser Vertragspartei ausgeladen werden. In diesem Fall können sie der Aufsicht dieser Behörden unterstellt werden, bis sie wieder ausgeführt oder anderweitig in Übereinstimmung mit den Zollvorschriften entsorgt werden.

ARTIKEL 6

STEUERN

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

2. Kapital, das durch im internationalen Verkehr betriebene Luftfahrzeuge und durch bewegliches Vermögen für den Betrieb dieser Luftfahrzeuge repräsentiert wird, kann

nur im Gebiet der Vertragspartei besteuert werden, in der sich der Ort der tatsächlichen Geschäftsleitung des Unternehmens befindet.

3. Besteht zwischen den Vertragsparteien ein besonderes Abkommen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiet der Besteuerung von Einkommen und Vermögen, so sind die Bestimmungen dieses Abkommens maßgebend.

ARTIKEL 7

NUTZERGEBÜHREN

1. Keine Vertragspartei erhebt von einem benannten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei höhere Nutzergebühren als von ihren eigenen Luftfahrtunternehmen, die zwischen den Gebieten der Vertragsparteien verkehren.

2. Jede Gebühr für Flugsicherungseinrichtungen, die im internationalen Verkehr von Luftfahrtunternehmen erhoben wird, die von einer der Vertragsparteien benannt oder zugelassen sind, muss in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosten der für das betreffende Luftfahrtunternehmen erbrachten Dienstleistung stehen und in Übereinstimmung mit den einschlägigen Richtlinien der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation erhoben werden.

3. Jede Vertragspartei gewährleistet, dass die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden und Stellen die Nutzer innerhalb einer angemessenen Frist über Vorschläge zur Änderung der Nutzungsgebühren unterrichten, um den Behörden die Möglichkeit zu geben, vor der Durchführung von Änderungen die Meinung der Nutzer zu berücksichtigen.

ARTIKEL 8

DIREKTER TRANSITVERKEHR

Fluggäste, Gepäck und Fracht, einschließlich Post, die sich im direkten Transit durch das Gebiet einer der Vertragsparteien befinden und den dafür reservierten Bereich des Flughafens nicht verlassen, sind von Zöllen, Gebühren und ähnlichen Abgaben befreit.

ARTIKEL 9

ANERKENNUNG VON ZERTIFIKATEN UND ERLAUBNISSCHEINEN

1. Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine, die in Übereinstimmung mit den Gesetzen und Vorschriften einer Vertragspartei, im Falle der Republik Österreich auch mit den Gesetzen und Vorschriften der Europäischen Union, ausgestellt oder für gültig erklärt wurden und noch nicht abgelaufen sind, werden von der anderen Vertragspartei für die Durchführung der vereinbarten Flugdienste als gültig anerkannt, vorausgesetzt, dass diese Zeugnisse oder Erlaubnisscheine ausgestellt oder für gültig erklärt wurden und den im Rahmen des Abkommens von Chicago festgelegten Mindeststandards entsprechen oder darüber hinausgehen.

2. Absatz 1) gilt auch in Bezug auf von der Republik Österreich benannten Luftfahrtunternehmen, deren regulatorische Kontrolle von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgeübt und aufrechterhalten wird.

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

ARTIKEL 10

PREISE

1. Jede Vertragspartei lässt zu, dass die Preise für Linienflugdienste von jeder Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage kommerzieller Erwägungen auf dem Markt festgelegt werden.

Die Intervention der Vertragsparteien beschränkt sich auf:

- a) die Verhinderung von unangemessen diskriminierenden Preisen oder Praktiken;
- b) den Schutz der Verbraucher vor unangemessen hohen oder restriktiven Preisen, die auf den Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung oder auf abgestimmte Verhaltensweisen von Luftfahrtunternehmen zurückzuführen sind; und
- c) den Schutz der Luftfahrtunternehmen vor Preisen, die aufgrund direkter oder indirekter staatlicher Subventionierung oder Unterstützung künstlich niedrig sind.

2. Eine Einreichung von Preisen für den internationalen Linienflugverkehr zwischen den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien ist nicht erforderlich. Unbeschadet des Obigen gewähren die Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien auf Ersuchen sofortigen Zugang zu Informationen über frühere, bestehende und geplante Preise in einer für diese Luftfahrtbehörden annehmbaren Weise und Form.

ARTIKEL 11

KOMMERZIELLE VERTRETUNG UND MÖGLICHKEITEN

1. Vertretung des Luftfahrtunternehmens

Die von jeder Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen sind berechtigt:

- a)** im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Büros für die Werbung für den Luftverkehr und den Verkauf von Flugscheinen sowie – in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften der anderen Vertragspartei – andere für die Durchführung des Luftverkehrs erforderliche Einrichtungen zu errichten;
- b)** in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften der anderen Vertragspartei betreffend Einreise, Aufenthalt und Beschäftigung die Management-, Vertriebs-, Technik- und sonstigen Fachkräfte, die für die Erbringung von Luftverkehrsleistungen erforderlich sind, in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zu bringen und dort zu halten;
- c)** Diese Personalerfordernisse können nach Option des/der benannten Fluglinienunternehmen/s einer Vertragspartei durch eigene Mitarbeitende beliebiger Nationalität oder durch Inanspruchnahme der Dienste anderer Organisationen, Unternehmen oder Fluglinienunternehmen, die im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei tätig und zur Erbringung solcher Dienstleistungen im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei berechtigt sind, abgedeckt werden.
- d)** Die Vertreter und das Personal unterliegen den geltenden Gesetzen und Vorschriften der anderen Vertragspartei. In Übereinstimmung mit diesen Gesetzen und Vorschriften erteilt jede Vertragspartei den in Absatz 1 genannten Vertretern und Mitarbeitenden so bald wie möglich die erforderlichen Arbeitsgenehmigungen, nationalen Beschäftigungsvisa, Aufenthaltsgenehmigungen oder andere ähnliche Dokumente, sofern alle Bedingungen erfüllt sind.
- e)** Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die von der anderen Vertragspartei benannten Vertretungen der Luftfahrtunternehmen ihre Tätigkeit ordnungsgemäß ausüben können.

2. Verkauf, Konvertierung und Überweisung von Einnahmen

a) Jedes Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei kann den Verkauf von Lufttransporten und damit zusammenhängenden Dienstleistungen im Gebiet der anderen Vertragspartei unmittelbar und/oder, nach Ermessen des Luftfahrtunternehmens, über seine Verkaufsagenten, andere von dem Luftfahrtunternehmen benannte Vermittler, über ein anderes Luftfahrtunternehmen oder über das Internet betreiben. Jedes Luftfahrtunternehmen hat das Recht, eine solche Beförderung und die mit ihr verbundenen Dienstleistungen in der Währung des betreffenden Gebietes oder in frei konvertierbaren Währungen gemäß den örtlichen Währungsvorschriften zu verkaufen, und es steht jeder Person frei, eine solche Beförderung und solche Dienstleistungen zu erwerben.

b) Jedes Luftfahrtunternehmen hat das Recht, lokale Einnahmen aus dem Gebiet der anderen Vertragspartei in frei konvertierbare Währungen zu konvertieren und in sein Heimatgebiet oder in das Land bzw. die Länder seiner Wahl gemäß den geltenden Rechtsvorschriften zu überweisen. Konvertierung und Überweisung sind unverzüglich und ohne Beschränkungen oder Besteuerung zu dem offiziellen Wechselkurs zulässig, der für laufende Transaktionen und Überweisungen an dem Tag gilt, an dem das Luftfahrtunternehmen den ersten Antrag auf Überweisung stellt.

c) Die Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei sind berechtigt, lokale Ausgaben, einschließlich Flughafengebühren und Treibstoffkäufe, im Gebiet der anderen Vertragspartei in Landeswährung zu bezahlen. Die Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei können solche Kosten nach ihrem Ermessen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gemäß den lokalen Devisengesetzen in frei konvertiblen Währungen bezahlen.

3. Bodenabfertigung

Vorbehaltlich der Gesetze und sonstigen Vorschriften hat jedes benannte Luftfahrtunternehmen 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“). Wenn solche Gesetze und Vorschriften in Bezug auf Bodenabfertigung im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei die Auslagerung dieser Dienste oder einer Selbstabfertigung entweder verbieten oder einschränken, ist jedes benannte Fluglinienunternehmen in Bezug auf seinen Zugang zu Selbst- und Bodenabfertigungsdiensten durch einen oder mehrere Anbieter auf nicht diskriminierende Weise zu behandeln.

4. Leasing

Die benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei haben das Recht, die vereinbarten Dienste auf den festgelegten Strecken mit Luftfahrzeugen (oder Luftfahrzeugen und Besatzungen) durchzuführen, die von einem beliebigen Unternehmen, einschließlich anderer Luftfahrtunternehmen, geleast wurden, sofern sie von den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien die Genehmigung erhalten haben, das Luftfahrzeug (oder das Luftfahrzeug und die Besatzung) auf dieser Grundlage einzusetzen.

5. Code-Sharing

Bei der Erbringung von Dienstleistungen im Rahmen dieses Abkommens kann jedes Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei Vereinbarungen über gemeinsames Marketing treffen, z. B. Code-Sharing-Vereinbarungen mit:

- (a) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien; und
- (b) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen eines Drittstaates; und

(c) jedem Anbieter von Land- oder Seeverkehrsdiensten;

unter der Voraussetzung, dass (i) alle beteiligten Luftfahrtunternehmen über eine entsprechende Genehmigung verfügen und (ii) die Vereinbarungen die Anforderungen in Bezug auf Sicherheit und Wettbewerb erfüllen, die normalerweise für solche Vereinbarungen gelten. Bei Personenbeförderungen, die im Rahmen von Code-Sharing verkauft werden, wird der Käufer am Verkaufsort oder in jedem Fall vor dem Einsteigen darüber informiert, welche Verkehrsanbieter die einzelnen Abschnitte des Dienstes durchführen.

6. Intermodaler Verkehr

Vorbehaltlich der Gesetze und Vorschriften jeder Vertragspartei ist es den benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei gestattet, in Verbindung mit dem Luftverkehr intermodalen Verkehr von oder nach beliebigen Punkten in den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien oder in Drittländern durchzuführen. Die Luftfahrtunternehmen können sich dafür entscheiden, den intermodalen Verkehr selbst durchzuführen oder im Rahmen von Vereinbarungen, einschließlich Code-Sharing, mit anderen Verkehrsträgern anzubieten. Solche intermodalen Dienste können als durchgehende Dienste und zu einem einheitlichen Preis für den kombinierten Luft- und Intermodalverkehr angeboten werden, sofern Fluggäste und Versender über die Anbieter des betreffenden Transports informiert werden.

7. Wartung, Instandhaltung oder Reparatur von Luftfahrzeugen

Jedes benannte Luftfahrtunternehmen hat das Recht, die Wartung, die Instandhaltung oder die Reparatur von Luftfahrzeugen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei selbst durchzuführen oder diese Dienstleistungen nach eigenem Ermessen ganz oder teilweise an einen der für die Erbringung solcher Dienstleistungen zugelassenen und auf den jeweiligen Flughäfen lizenzierten Anbieter auszulagern. Wartung und

Mängelbeseitigung können auch für Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden, wenn
a) eines von ihnen die Mehrheit am anderen hält oder b) ein einziges Luftfahrtunternehmen die Mehrheit an beiden hält.

ARTIKEL 12

KAPAZITÄT UND FAIRER WETTBEWERB

1. Jede Vertragspartei räumt den benannten Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien faire und gleiche Chancen für den Wettbewerb bei der Erbringung des durch dieses Abkommen geregelten internationalen Luftverkehrs ein.

2. Jede Vertragspartei gestattet jedem benannten Luftfahrtunternehmen, die Häufigkeit und Kapazität des von ihm angebotenen internationalen Luftverkehrs auf Grundlage kommerzieller Erwägungen auf dem Markt zu bestimmen. In Übereinstimmung mit diesem Recht beschränkt keine Vertragspartei einseitig den Umfang des Verkehrs, die Häufigkeit oder Regelmäßigkeit des Dienstes oder die Luftfahrzeugtypen, die von den von der anderen Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen betrieben werden, es sei denn, dies ist aus zollrechtlichen, technischen oder betrieblichen Gründen, aus Gründen der Sicherheit des Flugverkehrsmanagements, des Umwelt- oder Gesundheitsschutzes erforderlich oder in diesem Abkommen anders vorgesehen.

3. Die von einer Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen können verpflichtet werden, ihre Flugpläne den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei mindestens dreißig (30) Tage vor dem vorgeschlagenen Datum ihrer Einführung zur Genehmigung vorzulegen. Das gleiche Verfahren gilt für etwaige Änderungen des Flugplans. In besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der betreffenden Luftfahrtbehörde verkürzt werden.

4. Keine der Vertragsparteien gestattet dem oder den von ihr benannten Luftfahrtunternehmen, zusammen mit einem oder mehreren anderen

Luftfahrtunternehmen oder getrennt Marktmacht in einer Weise zu missbrauchen, die eine erhebliche Schwächung eines Wettbewerbers oder den Ausschluss eines Wettbewerbers von einer Strecke zur Folge hat oder haben kann oder soll.

5. Keine Vertragspartei darf staatliche Förderung oder Unterstützung für ein oder mehrere ihrer benannten Luftfahrtunternehmen in einer Weise gewähren oder zulassen, die die fairen und gleichen Chancen der Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei im Wettbewerb bei der Durchführung des internationalen Luftverkehrs beeinträchtigen würde.

6. Gewährt eine Vertragspartei einem benannten Luftfahrtunternehmen eine staatliche Förderung oder Unterstützung für Dienste, die im Rahmen dieses Abkommens durchgeführt werden, so verlangt sie von diesem Luftfahrtunternehmen, die Förderungen oder Unterstützung in seiner Rechnungslegung klar und gesondert auszuweisen.

7. Hat eine Vertragspartei begründete Bedenken, dass die von ihr benannten Luftverkehrsunternehmen diskriminiert werden oder unfairen Praktiken ausgesetzt sind, oder dass sich eine Beihilfe oder Unterstützung, die von der anderen Vertragspartei erwogen oder gewährt wird, 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, können die Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei um sofortige Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ersuchen. Solche Konsultationen beginnen innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Eingang eines solchen Ersuchens einer Vertragspartei. Kommt innerhalb von dreißig (30) Tagen nach dem Beginn solcher Konsultationen keine zufriedenstellende Einigung zustande, ist dies ein Grund, die Ausübung der in Artikel 2 (Erteilung von Rechten) dieses Abkommens genannten Rechte durch das von der anderen Vertragspartei benannte Luftfahrtunternehmen auszusetzen, die Betriebsgenehmigung zu widerrufen oder die

Ausübung dieser Rechte an Bedingungen zu knüpfen, die andere Vertragspartei für erforderlich hält.

ARTIKEL 13

FLUGSICHERHEIT

1. Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei angenommenen Sicherheitsstandards in allen Bereichen, die sich auf die Luftfahrzeugbesatzung, die Luftfahrzeuge oder deren Betrieb beziehen, beantragen. Diese Konsultationen erfolgen innerhalb von dreißig (30) Tagen nach der entsprechenden Anfrage.

2. Stellt eine Vertragspartei im Anschluss an diese Konsultationen fest, dass die andere Vertragspartei in einem solchen Gebiet nicht tatsächlich Sicherheitsstandards aufrechterhält und anwendet, die mindestens den zu diesem Zeitpunkt gemäß dem Abkommen festgelegten Mindeststandards entsprechen, so teilt die erste Vertragspartei der anderen Vertragspartei diese Feststellungen sowie die Schritte mit, die sie für erforderlich hält, um diese Mindeststandards zu erfüllen, und die andere Vertragspartei ergreift geeignete Abhilfemaßnahmen. Ergreift die andere Vertragspartei nicht innerhalb von fünfzehn (15) Tagen oder einer vereinbarten längeren Frist geeignete Maßnahmen, so ist dies ein Grund für die Anwendung von Artikel 3 Absatz 5 (Benennung und Widerruf) dieses Abkommens.

3. Unbeschadet der in Artikel 33 des Abkommens genannten Verpflichtungen wird vereinbart, dass jedes von den benannten Fluglinienunternehmen 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 wirksamen Aufrechterhaltung und Verwaltung der zum ursprünglichen Zeitpunkt gemäß dem Abkommen festgelegten Sicherheitsstandards mangelt,

so steht es der Vertragspartei, die die Inspektion durchführt, für die Zwecke des Artikels 33 des Abkommens frei, den Schluss zu ziehen, dass die Anforderungen, unter denen das Zeugnis oder der Erlaubnisschein für dieses Luftfahrzeug oder für die Besatzung dieses Luftfahrzeugs erteilt oder in Kraft gesetzt wurden, oder die Anforderungen, unter denen dieses Luftfahrzeug betrieben wird, nicht den gemäß dem Abkommen festgelegten Mindeststandards entsprechen oder über diese hinausgehen.

5. Wird der Zugang zu einem Luftfahrzeug, das von oder im Namen eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei gemäß Absatz 3 betrieben wird, zum Zwecke einer Vorfeldinspektion von einem Vertreter dieses oder dieser Luftfahrtunternehmen verweigert, so steht es der anderen Vertragspartei frei, daraus zu schließen, dass schwerwiegende Bedenken der in Absatz 4 dieses Artikels

genannten Art bestehen, und die in diesem Absatz genannten Schlussfolgerungen zu ziehen.

6. Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebsbewilligung 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. Benennt die Republik Österreich ein Luftfahrtunternehmen, über das ein Mitgliedstaat der Europäischen Union die gesetzliche Kontrolle ausübt und aufrechterhält, so erstrecken sich die Rechte der anderen Vertragspartei nach diesem Artikel auch auf die Festlegung, Ausübung oder Aufrechterhaltung von Sicherheitsnormen durch diesen anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union sowie auf die Betriebsgenehmigung des Luftfahrtunternehmens.

ARTIKEL 14

SICHERHEIT IM LUFTVERKEHR

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. Die Vertragsparteien handeln insbesondere im Einklang mit den Bestimmungen:

a) des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen; unterzeichnet in Tokio am 14. September 1963;

b) des Abkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet in Den Haag am 16. Dezember 1970;

c) des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet in Montreal am 23. September 1971;

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

e) das Übereinkommen über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zwecke des Aufspürens, unterzeichnet in Montreal am 1. März 1991;

und jeglicher anderer multilateraler Abkommen über die Sicherheit in der Luftfahrt, die für beide Vertragsparteien verbindlich sind.

3. Die Vertragsparteien handeln in ihren wechselseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation aufgestellten und als Anhänge zum Abkommen von Chicago bezeichneten Luftsicherheitsbestimmungen, soweit diese Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, dass die Betreiber von Luftfahrzeugen, die in ihrem Register eingetragen sind, oder die Betreiber von Luftfahrzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ständigen Wohnsitz im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien haben, oder im Fall der Republik Österreich die Betreiber von Luftfahrzeugen, die in ihrem Hoheitsgebiet gemäß den EU-Verträgen niedergelassen sind und über eine gültige Betriebsgenehmigung gemäß dem Recht der Europäischen Union verfügen, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet in Übereinstimmung mit diesen 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 erklärt sich damit einverstanden, dass ihre Luftfahrzeugbetreiber verpflichtet sind, beim Ausflug aus dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei oder während des Aufenthalts im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Luftsicherheitsvorschriften zu beachten, die mit dem in dem Land geltenden Recht, im Falle der Republik Österreich auch mit dem Recht der Europäischen Union, in Einklang stehen.

6. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Hoheitsgebiet angemessene Maßnahmen zum Schutz des Luftfahrzeugs und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzung und mitgeführten Gegenständen sowie zur Durchführung geeigneter

Sicherheitskontrollen von Gepäck, Fracht, Post und Luftfahrzeugvorräten vor und während des Einsteigens oder Beladens wirksam angewendet werden.

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

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

9. Hat eine Vertragspartei berechtigten Grund zu der Annahme, dass die andere Vertragspartei von den Luftsicherheitsbestimmungen dieses Artikels abgewichen ist, können die Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei um sofortige Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ersuchen. Solche Beratungen beginnen innerhalb von dreißig (15) Tagen nach Eingang eines solchen Ersuchens einer Vertragspartei. Gelingt es nicht, innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach dem Datum eines solchen Ersuchens eine zufriedenstellende Einigung zu erzielen, ist dies ein Grund für die Anwendung von Artikel 3 Absatz (5) dieses Abkommens (Benennung und Widerruf). Wenn eine schwerwiegende Notlage dies erfordert, kann jede Vertragspartei vor Ablauf einer Monatsfrist vorläufige Maßnahmen ergreifen.

ARTIKEL 15

SOZIALE ASPEKTE

1. Die Vertragsparteien erkennen an, dass es wichtig ist, die Auswirkungen dieses Abkommens auf Arbeit, Beschäftigung und Arbeitsbedingungen zu berücksichtigen. Die Vertragsparteien kommen überein, in Arbeitsfragen im Rahmen dieses Abkommens zusammenzuarbeiten, unter anderem in Bezug auf die Auswirkungen auf die Beschäftigung, die Grundrechte am Arbeitsplatz, die Arbeitsbedingungen, den sozialen Schutz und den sozialen Dialog.
2. Die Vertragsparteien fördern durch ihre Gesetze, Vorschriften und Praktiken ein hohes Maß an Schutz im arbeits- und sozialrechtlichen Bereich der Zivilluftfahrt.
3. Die Vertragsparteien erkennen die Bedeutung der Nutzen an, die sich ergeben, wenn die erheblichen wirtschaftlichen Vorteile offener und wettbewerbsfähiger Märkte mit hohen Arbeitsnormen für die Arbeitnehmenden kombiniert werden. Die Vertragsparteien setzen dieses Abkommen in einer Weise um, die hohe Arbeitsnormen fördert und gewährleistet, dass die in ihren jeweiligen Gesetzen und Vorschriften enthaltenen Rechte und Grundsätze nicht untergraben, sondern wirksam durchgesetzt werden.
4. Jede Vertragspartei unternimmt kontinuierliche und nachhaltige Anstrengungen, um die grundlegenden IAO-Übereinkommen zu ratifizieren, soweit sie dies noch nicht getan haben.

ARTIKEL 16

UMWELTSCHUTZ

1. Die Vertragsparteien unterstützen den notwendigen Schutz der Umwelt, indem sie eine nachhaltige Entwicklung des Luftverkehrs fördern.

2. Bei der Festlegung von Umweltmaßnahmen werden die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation in den Anhängen zum Abkommen von Chicago angenommenen Umweltstandards für den Luftverkehr befolgt, es sei denn, es wurden abweichende Vereinbarungen getroffen.

3. Keine Bestimmung dieses Abkommens ist so auszulegen, dass sie die Befugnis der zuständigen Behörden einer Vertragspartei einschränkt, alle geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, um die Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt zu verhindern oder anderweitig gegen sie vorzugehen, vorausgesetzt, dass diese Maßnahmen in vollem Umfang mit ihren Rechten und Pflichten nach dem Völkerrecht in Einklang stehen und ohne Unterscheidung nach der Staatsangehörigkeit angewendet werden.

ARTIKEL 17

BEREITSTELLUNG VON STATISTIKEN

Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei übermitteln den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen die Statistiken, die nach Maßgabe der Gesetze und sonstigen Vorschriften der jeweiligen Vertragspartei in angemessener Weise zu Informationszwecken erforderlich sind.

ARTIKEL 18

KONSULTATIONEN

1. Die Luftfahrtbehörden jeder Vertragspartei konsultieren einander auf Ersuchen einer der Vertragsparteien von Zeit zu Zeit, um in allen Fragen der Auslegung und Anwendung dieses Abkommens eine enge Zusammenarbeit zu gewährleisten.

2. Diese Konsultationen beginnen innerhalb von sechzig (60) Tagen ab dem Datum des Ersuchens einer Vertragspartei.

ARTIKEL 19 ÄNDERUNGEN

1. Erachtet es eine der Vertragsparteien für wünschenswert, eine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, kann sie jederzeit Konsultationen mit der anderen Vertragspartei verlangen. Diese Konsultationen (die durch Gespräche zwischen den Luftfahrtbehörden vorbereitet werden können) beginnen innerhalb von sechzig (60) Tagen ab dem Datum des Ersuchens, es sei denn, beide Vertragsparteien vereinbaren eine Verlängerung dieser Frist.

2. Die so vereinbarten Änderungen werden von jeder Vertragspartei genehmigt und treten am ersten Tag des zweiten Monats in Kraft, der auf den Monat folgt, in dem die beiden Vertragsparteien einander mittels eines diplomatischen Notenwechsels mitgeteilt haben, dass die Voraussetzungen für das Inkrafttreten nach ihren jeweiligen rechtlichen Verfahren erfüllt sind.

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 20

BEILEGUNG VON STREITIGKEITEN

1. Entstehen zwischen den Vertragsparteien Streitigkeiten bezüglich der Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens und seiner Anhänge, versuchen die Vertragsparteien zunächst, diese auf dem Verhandlungswege beizulegen.

2. Gelingt es den Vertragsparteien nicht, die Streitigkeit auf dem Verhandlungswege beizulegen, so können sie vereinbaren, die Streitigkeit einem Schiedsrichter oder einer Schiedsrichterin zur Entscheidung vorzulegen, oder die Streitigkeit kann auf Ersuchen einer der Vertragsparteien einem aus drei Schiedsrichtern oder Schiedsrichterinnen bestehenden Gericht zur Entscheidung vorgelegt werden, von denen jede Vertragspartei eine oder einen benennt und der oder die dritte von den beiden so benannten Schiedsrichtern oder Schiedsrichterinnen ernannt wird.

3. Jede Vertragspartei bestellt innerhalb eines Zeitraums von sechzig (60) Tagen nach dem Datum des Erhalts einer Mitteilung durch eine Vertragspartei von der jeweils anderen auf diplomatischem Wege, worin um eine schiedsgerichtliche Beilegung des Streits ersucht wird, ein Schiedsrichter oder eine Schiedsrichterin, und der oder die dritte Schiedsrichter oder Schiedsrichterin wird innerhalb von weiteren sechzig (60) Tagen bestellt.

4. Ernennet eine der Vertragsparteien nicht innerhalb der angegebenen Frist einen Schiedsrichter oder eine Schiedsrichterin oder wird der oder die dritte Schiedsrichter oder Schiedsrichterin nicht innerhalb der angegebenen Frist bestellt, so kann der Präsident oder die Präsidentin des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation von einer der Vertragsparteien ersucht werden, je nach Bedarf einen oder mehrere Schiedsrichter oder Schiedsrichterinnen zu ernennen. In diesem Fall ist der oder die dritte Schiedsrichter oder Schiedsrichterin Staatsangehöriger oder Staatsangehörige eines Drittstaates, der oder die den Vorsitz über das Schiedsgericht führt und den Ort

bestimmt, an dem das Schiedsverfahren stattfindet. Ist der Präsident oder die Präsidentin der Auffassung, dass er oder sie Staatsangehöriger oder Staatsangehörige eines Staates ist, der in Bezug auf die Streitigkeit nicht als neutral angesehen werden kann, nimmt der oder die dienstälteste Vizepräsident oder Vizepräsidentin, der oder die oder die nicht aus diesem Grund disqualifiziert ist, die Ernennungen vor. Das Schiedsgericht trifft seine Entscheidung mit der Mehrheit der Stimmen.

5. Die Vertragsparteien verpflichten sich, jede nach Absatz (2) dieses Artikels getroffene Entscheidung zu befolgen.

6. Kommt eine Vertragspartei einer Entscheidung gemäß Absatz (2) dieses Artikels nicht nach, kann die andere Vertragspartei alle Rechte oder Vorrechte, die sie der säumigen Vertragspartei oder einer benannten Luftfahrtunternehmen aufgrund dieses Abkommens gewährt hat, einschränken, aussetzen oder widerrufen.

7. Die Schiedsgerichtskosten, einschließlich der Honorare und Auslagen der Schiedsrichtenden, werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Alle Kosten, die dem Präsidenten/der Präsidentin des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation im Zusammenhang mit den Verfahren nach Absatz (4) dieses Artikels entstehen, gelten als Teil der Kosten des Schiedsgerichts.

ARTIKEL 21

BEENDIGUNG

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

2. In diesem Fall endet das Abkommen zwölf (12) Monate nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei, es sei denn, die Kündigung wird vor Ablauf dieser Frist im gegenseitigen Einvernehmen zurückgenommen. Erfolgt keine Empfangsbestätigung durch die andere Vertragspartei, so gilt die Mitteilung vierzehn (14) Tage nach ihrem Eingang bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation als eingegangen.

ARTIKEL 22

REGISTRIERUNG

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

ARTIKEL 23

INKRAFTTRETEN

Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats in Kraft, der auf den Monat folgt, in dem die beiden Vertragsparteien einander durch einen diplomatischen Notenwechsel notifiziert haben, dass die Voraussetzungen für sein Inkrafttreten nach ihren jeweiligen Rechtsverfahren erfüllt sind.

Das am 2. April 1969 unterzeichnete Abkommen zwischen der Österreichischen Bundesregierung und der Regierung der Republik Libanon über Luftverkehrsdienste zwischen ihren jeweiligen Hoheitsgebieten und darüber hinaus endet am Tag des Inkrafttretens des vorliegenden Abkommens und wird durch das vorliegende Abkommen ersetzt.

Zu Urkund dessen haben die unterzeichneten Bevollmächtigten, die von den jeweiligen Regierungen hierzu ordnungsgemäß ermächtigt sind, dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen in zweifacher Ausfertigung am.....in deutscher, arabischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist. Im Falle unterschiedlicher Auslegungen von Bestimmungen dieses Abkommens ist der englische Text maßgebend.

**FÜR DIE ÖSTERREICHISCHE
BUNDESREGIERUNG**

**FÜR DIE REGIERUNG DER REPUBLIK
LIBANON**

ANHANG

Abschnitt I:

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

Ausgangspunkte:	Zwischenpunkte:	Bestimmungspunkte:	Weitere Punkte:
Punkte in Österreich	Beliebige Punkte	Punkte im Libanon	Beliebige Punkte

- B. Das/die von der Republik Libanon benannte/n Luftfahrtunternehmen ist/sind berechtigt, auf den nachstehend angeführten Flugstrecken einen planmäßigen Flugverkehr in beiden Richtungen zu betreiben:

Ausgangspunkte:	Zwischenpunkte:	Bestimmungspunkte:	Weitere Punkte:
Punkte im Libanon	Beliebige Punkte	Punkte in Österreich	Beliebige Punkte

Abschnitt II:

Alle Zwischenpunkte oder darüber hinausgehende Punkte können von dem/den benannten Luftfahrtunternehmen jeder der Vertragsparteien ohne Ausübung von Verkehrsrechten der fünften Freiheit angeflogen werden.

Die Ausübung der Verkehrsrechte der fünften Freiheit kann von den zuständigen Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien vereinbart werden.

Abschnitt III:

Die Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien sind berechtigt, auf einem oder allen Flügen und nach eigenem Ermessen:

- (a) Flüge in eine oder beide Richtungen durchzuführen;
- (b) verschiedene Flugnummern innerhalb eines Flugbetriebs zu kombinieren;

- (c) Zwischen- und Endpunkte gemäß Absatz 1 dieses Anhangs sowie Punkte in den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien in beliebiger Kombination und Reihenfolge anzufliegen;
- (d) Zwischenlandungen an einem beliebigen Punkt oder mehreren Punkten auszulassen;
- (e) an jedem beliebigen Punkt den Verkehr von einem ihrer Luftfahrzeuge auf ein anderes Luftfahrzeug zu übertragen;
- (f) Zwischenlandungen an beliebigen Punkten innerhalb oder außerhalb des Hoheitsgebiets einer der Vertragsparteien durchzuführen;
- (g) Transitverkehr durch das Gebiet der anderen Vertragspartei durchzuführen; und
- (h) den Verkehr mit ein und demselben Luftfahrzeug zusammenzulegen, unabhängig davon, woher dieser Verkehr seinen Ursprung hat.