

LUFTVERKEHRSABKOMMEN
ZWISCHEN
DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG,
UND
DER REGIERUNG DES KÖNIGREICHS DER NIEDERLANDE, IN BEZUG AUF
CURAÇAO

Die Republik Österreich

und

das Königreich der Niederlande, in Bezug auf Curaçao, (nachfolgend „die Vertragsparteien“);

Sind als Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt;

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

Vom Wunsche geleitet, ein Abkommen zur Förderung des Ausbaus von Linienluftverkehrsdiensten zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen;

Wie folgt übereingekommen:

ARTIKEL 1

DEFINITIONEN

Im Sinne des vorliegenden Abkommens:

a) bedeutet der Begriff „Abkommen von Chicago“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt¹, einschließlich aller gemäß Artikel 90 des Abkommens von Chicago angenommenen Anhänge und diesbezüglicher Änderungen sowie aller Änderungen der Anhänge oder des Abkommens von Chicago gemäß Artikel 90 und 94 Buchstabe (a) des Abkommens von Chicago, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien gelten;

b) bedeutet der Begriff „Luftfahrtbehörden“ im Falle der Republik Österreich das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie; im Falle des Königreichs der Niederlande, in Bezug auf Curaçao, den für die zivile Luftfahrt zuständigen Minister von Curaçao; oder, in beiden Fällen, alle Personen oder Behörden, die berechtigt sind, die Funktionen, welche gegenwärtig von den genannten Behörden ausgeübt werden, oder ähnliche Funktionen wahrzunehmen;

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

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

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

e) hat der Begriff „Hoheitsgebiet“ die diesem Begriff in Artikel 2 des Abkommens von Chicago zugewiesene Bedeutung;

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

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

h) bedeutet der Begriff „Kapazität“ in Zusammenhang mit den vereinbarten Diensten die verfügbare Tragkraft der für diese Dienste eingesetzten Luftfahrzeuge, multipliziert mit der mit diesen Luftfahrzeugen betriebenen Frequenz über einen bestimmten Zeitraum auf einer Flugstrecke oder Teilflugstrecke;

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

j) bedeutet der Begriff „Abkommen“ dieses Abkommen, seinen Anhang und sämtliche Änderungen. Der Anhang ist integraler Bestandteil des Abkommens und alle

Bezugnahmen auf das Abkommen umfassen, soweit nichts anderes festgelegt ist, eine Bezugnahme auf den Anhang;

k) Bezugnahmen auf Staatsangehörige der Republik Österreich gelten in diesem Abkommen als Bezugnahmen auf Angehörige von Mitgliedsstaaten der Europäischen Union;

l) Bezugnahmen auf Staatsangehörige des Königreichs der Niederlande in Bezug auf Curaçao gelten in diesem Abkommen als Bezugnahmen auf Staatsangehörige des Königreichs der Niederlande, die aus Curaçao stammen oder dort ansässig sind;

m) Bezugnahmen auf Luftverkehrsunternehmen der Republik Österreich in diesem Abkommen gelten als Bezugnahmen auf von der Republik Österreich namhaft gemachte Luftverkehrsunternehmen; und

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

ARTIKEL 2

GEWÄHRUNG VON RECHTEN

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

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

- a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen;
- b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet Landungen zu nichtgewerblichen Zwecken durchzuführen;
- c) das Recht, im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei an den im Anhang dieses Abkommens genannten Punkten zu landen, um Fluggäste, Gepäck und Fracht einschließlich Post, entweder getrennt oder zusammen, aufzunehmen oder abzusetzen, welche/s für einen oder mehrere Punkte im Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei bestimmt ist/sind oder von dort kommt/kommen.

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

ARTIKEL 3

NAMHAFTMACHUNG UND WIDERRUF

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, der anderen Vertragspartei schriftlich ein oder mehrere Luftverkehrsunternehmen für die Durchführung der vereinbarten Dienste auf

den festgelegten Flugstrecken schriftlich namhaft zu machen, sowie die Namhaftmachung eines Luftverkehrsunternehmens zu widerrufen oder ein anderes Luftverkehrsunternehmen für ein zuvor namhaft gemachtes einzusetzen.

2. Diese Namhaftmachung erfolgt schriftlich über auf diplomatischem Wege übermittelte Notifikation zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien.

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

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

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

- (i) dass dieses Unternehmen im Hoheitsgebiet der Republik Österreich gemäß den EU-Verträgen niedergelassen ist und über eine gültige Betriebsgenehmigung im Einklang mit dem Recht der Europäischen Union verfügt; und
- (ii) dass der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige Mitgliedsstaat der Europäischen Union eine tatsächliche gesetzliche Kontrolle über dieses Luftverkehrsunternehmen ausübt und diese aufrechterhält und dass die zuständige Luftfahrtbehörde in der Namhaftmachung eindeutig angegeben ist; und

- (iii) dass dieses Luftverkehrsunternehmen direkt oder über eine Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedsstaaten der Europäischen Union oder Staaten der Europäischen Freihandelsgemeinschaft und/oder von Angehörigen dieser Staaten steht und die tatsächliche Kontrolle des Luftverkehrsunternehmens bei diesen liegt.

b) im Falle eines von Curaçao namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmens:

- (i) dass dieses Unternehmen im Hoheitsgebiet von Curaçao niedergelassen ist und über eine gültige Betriebsgenehmigung im Einklang mit dem geltenden Recht von Curaçao verfügt; und
- (ii) dass Curaçao eine wirksame gesetzliche Kontrolle über dieses Luftverkehrsunternehmen ausübt und aufrechterhält und für die Ausstellung von dessen Luftverkehrsbetreiberzeugnis zuständig ist; und
- (iii) dass dieses Luftverkehrsunternehmen direkt oder über eine Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Curaçao und/oder von Staatsangehörigen von Curaçao steht und die tatsächliche Kontrolle des Luftverkehrsunternehmens bei diesen liegt.

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

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

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

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

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

ARTIKEL 4

ANWENDBARKEIT VON GESETZEN UND RECHTSVORSCHRIFTEN

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

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

3. Gemäß Anhang 9 des Abkommens von Chicago hat jede Vertragspartei geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um zu gewährleisten, dass nur Fluggäste mit gültigen und echten Reisedokumenten, die für die Einreise in oder Durchreise durch das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erforderlich sind, befördert werden.

4. Wenn eine Vertragspartei einen erheblichen Anstieg illegaler Migration oder anderer Bedrohungen ihrer internen Sicherheit infolge der Anwendung dieses Abkommens feststellt, erlaubt die andere Vertragspartei gemäß Anhang 9 des Abkommens von Chicago die Hinzuziehung von Dokumentenberatern durch die Vertragspartei oder das Luftfahrtunternehmen jeder Partei. Wenn die Hinzuziehung von Dokumentenberatern sich als unzureichend herausstellt, kann die betreffende Vertragspartei geeignete Maßnahmen ergreifen.

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

ARTIKEL 5

BEFREIUNG VON ZÖLLEN UND ANDEREN GEBÜHREN

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

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

a) Bordvorräte, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei an Bord genommen werden, innerhalb der von den zuständigen Behörden der betreffenden Vertragspartei

festgesetzten Grenzen, sofern sie zur Verwendung an Bord von Luftfahrzeugen, die auf einer festgelegten Flugstrecke der anderen Vertragspartei eingesetzt werden, bestimmt sind;

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

c) Treib- und Schmierstoffe, die zur Versorgung von Luftfahrzeugen bestimmt sind, die von dem/den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen der anderen Vertragspartei auf einer festgelegten Flugstrecke eingesetzt werden, selbst wenn diese Vorräte während des Teils des Fluges, der über das Hoheitsgebiet der Vertragspartei führt, in dem sie an Bord genommen wurden, verwendet werden sollen.

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

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

ARTIKEL 6

BESTEUERUNG

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

ARTIKEL 7

BENUTZUNGSGEBÜHREN

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

ARTIKEL 8

DIREKTER TRANSITVERKEHR

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

ARTIKEL 9

ANERKENNUNG VON ZEUGNISSEN UND ERLAUBNISSCHEINEN

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

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

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

ARTIKEL 10

TARIFE

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

Interventionen der Parteien beschränken sich auf:

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

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

ARTIKEL 11

HANDELSVERTRETUNG UND AKTIVITÄTEN

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

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

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

c) sich im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei direkt und – nach Ermessen des Luftverkehrsunternehmens – durch seine Verkaufsbeauftragten im Verkauf von Luftbeförderungsleistungen zu betätigen.

2. Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei werden alle erforderlichen Schritte unternehmen, um sicherzustellen, dass die Vertretung der von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen ihre Tätigkeiten auf geordnete Weise wahrnehmen kann.

3. Die von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen haben das Recht, Luftbeförderungsdienstleistungen im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei zu verkaufen, und es steht jedermann frei, diese

Beförderungsleistungen in der Währung des besagten Hoheitsgebiets oder in frei konvertierbaren Währungen anderer Länder im Einklang mit den geltenden Devisenbestimmungen zu kaufen.

ARTIKEL 12

GESCHÄFTSMÖGLICHKEITEN

1. Bodenabfertigung

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

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

- a) einer die Mehrheit des jeweils anderen besitzt; oder
- b) ein einziges Gremium die Mehrheit an jedem besitzt.

2. Leasing

a) Die Luftverkehrsunternehmen jeder Vertragspartei dürfen die vereinbarten Dienste unter Verwendung von Luftfahrzeugen mit oder ohne Besatzung erbringen, die von einem anderen Luftverkehrsunternehmen, gegebenenfalls auch aus einem Drittstaat, geleast wurden, vorausgesetzt, dass alle Beteiligten eines solchen Abkommens die Voraussetzungen gemäß den Gesetzen und Vorschriften erfüllen, die normalerweise von den Vertragsparteien auf solche Abkommen angewendet werden;

b) Keine der Vertragsparteien darf von den Luftverkehrsunternehmen, die ihre Ausrüstung vermieten, verlangen, dass diese Verkehrsrechte gemäß diesem Abkommen besitzen;

c) Das Leasing mit Besatzung (Wet-Leasing) eines Luftfahrzeugs eines Luftverkehrsunternehmens eines Drittstaats durch ein Luftverkehrsunternehmen von Österreich, oder eines Luftfahrzeugs eines Luftverkehrsunternehmens eines Drittstaates durch ein Luftverkehrsunternehmen von Curaçao, um die in diesem Abkommen festgelegten Rechte wahrzunehmen, soll eine Ausnahme bleiben oder einen vorübergehenden Bedarf abdecken. Dafür ist die vorherige Genehmigung der Genehmigungsbehörde des Luftverkehrsunternehmens, das Leasingnehmer des Wet-Leasing-Luftfahrzeugs ist, sowie der zuständigen Behörde der anderen Vertragspartei einzuholen.

3. Code-Sharing

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

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

abschließen, wobei gilt, dass (i) das ausführende Luftverkehrsunternehmen im Besitz geeigneter Verkehrsrechte ist und (ii) die vermarktenden Luftverkehrsunternehmen die zugrundeliegenden Flugstreckenrechte besitzen, und (iii) die Vereinbarungen die Anforderungen an Sicherheit und Wettbewerb erfüllen, die normalerweise für solche Abmachungen gelten. Für eine in Code-Sharing verkaufte Fluggastbeförderung muss der Käufer am Verkaufspunkt oder in jedem Fall vor Betreten des Luftfahrzeugs darüber informiert werden, welches Beförderungsunternehmen jeden Sektor des Dienstes betreibt.

ARTIKEL 13

UMRECHNUNG UND TRANSFER VON EINNAHMEN

Jede Vertragspartei gewährt den von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen das Recht, die über die Ausgaben hinausgehenden Einnahmen aus dem Hoheitsgebiet, in dem die Einnahmen getätigt wurden, frei im Einklang mit den geltenden Devisenbestimmungen in sein Heimatgebiet zu transferieren. Die Umrechnung der Einnahmen der namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen der einen Vertragspartei in die lokale Währung der anderen Vertragspartei erfolgt im Einklang mit den geltenden Devisenbestimmungen.

ARTIKEL 14

KAPAZITÄT UND FAIRER WETTBEWERB

1. Jede Vertragspartei gibt den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen beider Vertragsparteien in billiger und gleicher Weise Gelegenheit, am Wettbewerb zur Bereitstellung von durch dieses Abkommen geregelten internationalen Luftverkehrsdiensten teilzunehmen.

2. Jede Vertragspartei gestattet es jedem namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen, die Frequenz und die Kapazität der von diesem angebotenen internationalen Luftverkehrsleistungen auf Grund von kaufmännischen, marktbezogenen Überlegungen festzulegen. In Übereinstimmung mit diesem Recht beschränkt keine Vertragspartei einseitig das Verkehrsvolumen, die Frequenz oder Regelmäßigkeit von Luftverkehrsdiensten oder den/die Luftfahrzeugtyp/en, den/die die von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen einsetzen, es sei denn, dies ist aus zollrechtlichen, technischen, betrieblichen oder aus Umweltschutzgründen erforderlich, wobei einheitliche Bedingungen im Einklang mit Artikel 15 des Abkommens von Chicago anzuwenden sind.

3. Luftverkehrsunternehmen, die von einer Vertragspartei namhaft gemacht werden, müssen evtl. den Luftfahrtbehörden der jeweils anderen Vertragspartei ihre Flugpläne mindestens fünfundvierzig (45) Tage vor dem vorgesehenen Datum ihrer Einführung zur Genehmigung vorlegen. Das gleiche Verfahren gilt für etwaige Änderungen der Flugpläne.

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

4. Keine der beiden Vertragsparteien darf es ihrem/ihren namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen gestatten, gemeinsam mit (einem) anderen

Luftverkehrsunternehmen oder einzeln seine/ihre dominante Marktposition auf eine Art und Weise auszunützen, die darauf abzielt, einen Mitbewerber massiv zu schwächen oder von einer Flugstrecke auszuschließen, oder dies bewirkt oder wahrscheinlich bewirkt.

5. Keine der beiden Vertragsparteien gewährt oder gestattet dem/den von ihr namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen staatliche Beihilfe oder Unterstützung, welche die Möglichkeit von Luftverkehrsunternehmen der jeweils anderen Vertragspartei, auf billige und gleiche Weise am Wettbewerb zur Bereitstellung von internationalen Luftverkehrsdiensten teilzunehmen, beeinträchtigt.

6. Unter staatlicher Beihilfe oder Unterstützung ist die auf Grundlage von Diskriminierung direkt oder indirekt von einem Staat oder einer öffentlichen oder privaten staatlich bestimmten oder kontrollierten Körperschaft für ein namhaft gemachtes Luftverkehrsunternehmen bereitgestellte Unterstützung zu verstehen. Ohne Einschränkung umfasst dies die Aufrechnung von betrieblichen Verlusten, die Bereitstellung von Kapital, nicht rückzahlbare Zuschüsse oder Kredite zu bevorzugten Bedingungen, die Gewährung von finanziellen Vorteilen durch den Verzicht auf Gewinne oder die Beitreibung von fälligen Beträgen, den Verzicht auf eine normale Rendite auf eingesetzte öffentliche Mittel, Steuerbefreiungen, Ausgleich für von den öffentlichen Behörden auferlegte finanzielle Belastungen oder diskriminierenden Zugang zu Flughafeneinrichtungen, Treibstoffen oder anderen für den gewöhnlichen Betrieb von Luftfahrtdiensten vernünftigerweise benötigten Einrichtungen.

7. Wenn eine Vertragspartei einem namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen im Hinblick auf gemäß diesem Abkommen betriebene Leistungen 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 unterliegen,

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, hat sie das Recht, die Ausübung der unter Artikel 2 (Gewährung von Rechten) dieses Abkommens angeführten Rechte durch das von der anderen Vertragspartei namhaft gemachte Luftverkehrsunternehmen auszusetzen oder die Betriebsbewilligung zu widerrufen oder solche Bedingungen, wie sie sie für die Ausübung derartiger Rechte für notwendig erachtet, aufzuerlegen.

ARTIKEL 15

FLUGSICHERHEIT

1. Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei angenommenen Sicherheitsstandards in allen die Luftfahrzeugbesatzungen, Luftfahrzeuge oder deren Betrieb betreffenden Bereichen verlangen. Diese Konsultationen finden innerhalb von sechzig (60) Tagen nach dem Ersuchen statt.

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

von Absatz 5 von Artikel 3 (Namhaftmachung und Widerrufung) dieses Abkommens.

3. Unbeschadet der in Artikel 33 des Abkommens von Chicago genannten Verpflichtungen wird vereinbart, dass jedes von den namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen einer Vertragspartei für Luftverkehrsdienste in das oder aus dem Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei betriebene Luftfahrzeug während seines Aufenthalts im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einer Überprüfung durch die bevollmächtigten Vertreter der anderen Vertragspartei an Bord und rund um das Luftfahrzeug unterzogen werden kann, um sowohl die Gültigkeit der Papiere des Luftfahrzeugs sowie der Besatzungsmitglieder als auch den augenscheinlichen Zustand des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung zu überprüfen (in diesem Artikel als „Vorfeldinspektion“ bezeichnet), sofern dies nicht zu einer ungebührlichen Verzögerung führt.

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

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

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

steht es der die Inspektion durchführenden Vertragspartei im Sinne von Artikel 33 des Abkommens von Chicago frei, daraus zu schließen, dass die Voraussetzungen, unter denen das Zeugnis bzw. die Erlaubnisscheine für das Luftfahrzeug oder für die Besatzung dieses Luftfahrzeugs ausgestellt oder für gültig erklärt wurden, bzw. die Auflagen für den Betrieb des Luftfahrzeugs, nicht

wenigstens den in Übereinstimmung mit dem Abkommen von Chicago festgelegten Mindeststandards entsprechen.

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

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

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

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

ARTIKEL 16

LUFTSICHERHEIT

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

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

a) Das Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen², unterzeichnet in Tokio am 14. September 1963;

b) Das Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen³, unterzeichnet in Den Haag am 16. Dezember 1970;

c) Das Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt⁴, unterzeichnet in Montreal am 23. September 1971;

d) Das Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen⁵, unterzeichnet in Montreal am 24. Februar 1988;

² Kundgemacht in BGBI. Nr. 247/1974, zuletzt geändert durch BGBI. I Nr. 2/2008.

³ Kundgemacht in BGBI. Nr. 249/1974.

⁴ Kundgemacht in BGBI. Nr. 248/1974.

⁵ Kundgemacht in BGBI. Nr. 63/1990.

e) Das Übereinkommen über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zweck des Aufspürens⁶, unterzeichnet in Montreal am 1. März 1991,

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

3. Die Vertragsparteien handeln in ihren beiderseitigen Beziehungen entsprechend den von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation festgelegten und dem Abkommen von Chicago als Anhänge hinzugefügten Luftsicherheitsstandards, sofern die besagten Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, dass die Betreiber von in ihren Ländern eingetragenen Luftfahrzeugen oder die Betreiber von Luftfahrzeugen, welche ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien haben, oder, im Falle der Republik Österreich, von Betreibern von Luftfahrzeugen, die entsprechend den EU-Verträgen in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassen sind und über gültige Betriebsgenehmigungen nach dem Recht der Europäischen Union verfügen, sowie dass die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet im Einklang mit diesen Luftsicherheitsstandards handeln.

4. Die Vertragsparteien gewähren einander auf Verlangen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge und sonstige widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie alle sonstigen Bedrohungen der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

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

⁶ Kundgemacht in BGBI. III Nr. 135/1999, zuletzt geändert durch BGBI. I Nr. 2/2008.

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

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

7. Jede Vertragspartei sagt außerdem eine wohlwollende Prüfung jedes Ersuchens der anderen Vertragspartei bezüglich angemessener besonderer Sicherheitsmaßnahmen zu Abwendung einer bestimmten Bedrohung zu.

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

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

ARTIKEL 17

BEISTELLUNG VON STATISTIKEN

Die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei stellen, vorbehaltlich der geltenden Gesetze und Rechtsvorschriften einer jeden Vertragspartei, den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei nach deren Ersuchen solche statistischen Unterlagen zur Verfügung, wie sie vernünftigerweise zu Informationszwecken erforderlich sind.

ARTIKEL 18

KONSULTATIONEN

1. Auf Wunsch einer Vertragspartei konsultieren die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien einander von Zeit zu Zeit, um eine enge Zusammenarbeit betreffend alle Fragen im Zusammenhang mit der Auslegung und Anwendung dieses Abkommens sicherzustellen.
2. Diese Konsultationen beginnen innerhalb eines Zeitraums von sechzig (60) Tagen ab Ersuchen einer Vertragspartei.

ARTIKEL 19

ABÄNDERUNGEN

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

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

3. Unbeschadet des Absatzes 2 können Abänderungen der Abschnitte I und III des Anhangs dieses Abkommens zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien durch einen Austausch diplomatischer Noten vereinbart werden.

ARTIKEL 20

BEILEGUNG VON MEINUNGSVERSCHIEDENHEITEN

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

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

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

4. Wenn eine der Vertragsparteien innerhalb der genannten Frist keinen Schiedsrichter bestellt oder der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der genannten Frist bestellt wird, kann der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation von einer Partei ersucht werden, je nach Erfordernis einen oder mehrere Schiedsrichter zu bestellen. In diesem Falle ist der dritte Schiedsrichter Angehöriger eines Drittstaates, sitzt dem Schiedsgericht vor und legt den Ort der Schiedsgerichtsverhandlung fest. Wenn der Präsident der Ansicht ist, dass er Angehöriger eines Staates ist, der im Hinblick auf die Meinungsverschiedenheit nicht

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

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

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

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

ARTIKEL 21

KÜNDIGUNG

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

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

ARTIKEL 22

REGISTRIERUNG

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

ARTIKEL 23

GELTUNG DES ABKOMMENS

In Bezug auf das Königreich der Niederlande gilt dieses Abkommen nur für Curaçao.

ARTIKEL 24

INKRAFTTRETEN

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

ZU URKUND DESSEN haben die von den jeweiligen Regierungen dazu gehörig befugten unterfertigten Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Willemstad in zweifacher Ausfertigung am siebten Tag des Monats März 2016 in deutscher, niederländischer und englischer Sprache, wobei alle Texte gleichermaßen authentisch sind. Bei unterschiedlicher Auslegung der Bestimmungen ist der englische Wortlaut maßgebend.

FÜR DIE
ÖSTERREICHISCHE
BUNDESREGIERUNG

FÜR DIE REGIERUNG DES
KÖNIGREICHS
DER NIEDERLANDE,
IN BEZUG AUF CURAÇAO

Druml m.p.

Camelia-Römer m.p.

ANHANG Flugstreckenplan

Abschnitt I:

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

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

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

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

Abschnitt II:

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

Abschnitt III:

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

Abschnitt IV:

Dieses Abkommen schließt die Ausübung gewerblicher Verkehrsrechte durch die von Österreich namhaft gemachten Luftverkehrsunternehmen zwischen Punkten in Curaçao und den Niederlanden (einschließlich des karibischen Teils der Niederlande (der Inseln Bonaire, Sint Eustatius und Saba)), zwischen Curaçao und Sint Maarten sowie zwischen Curaçao und Aruba aus.