

LUFTVERKEHRSABKOMMEN

ZWISCHEN DER REGIERUNG DER VEREINIGTEN REPUBLIK TANSANIA UND DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG

Die Regierung der Vereinigten Republik Tansania und die Österreichische Bundesregierung, nachstehend als „Vertragsparteien“ bezeichnet, als Parteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, und 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

Im Sinne dieses Abkommens:

a) bezeichnet der Ausdruck „Abkommen“ das Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, 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 auf beide Vertragsparteien anwendbar sind;

b) bezeichnet der Ausdruck „Luftfahrtbehörden“ im Falle der Regierung der Vereinigten Republik Tansania und im Falle der österreichischen Bundesregierung das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie oder in beiden Fällen jede Person oder Stelle, die befugt ist, die derzeit von den genannten Behörden ausgeübten Funktionen oder ähnliche Funktionen wahrzunehmen;

c) bezeichnet der Ausdruck „vereinbarte Dienste“ die internationalen Linienflugverkehrsdienste auf der/den im Anhang zu diesem Abkommen angeführten Flugstrecke/n zur Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post;

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

- e) hat der Ausdruck „Hoheitsgebiet“ die Bedeutung, die ihm in Artikel 2 des Abkommens zugewiesen 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 Ausdruck „festgelegte Flugstrecke“ eine im Anhang zu diesem Abkommen festgelegte Flugstrecke;
- h) bezeichnet der Ausdruck „Kapazität“ in Bezug auf vereinbarte Flugverkehrsdienste die verfügbare Nutzlast des für diese Dienste eingesetzten Luftfahrzeugs, multipliziert mit der Frequenz, mit der dieses Luftfahrzeug innerhalb eines bestimmten Zeitraums auf einer Strecke oder einem Abschnitt einer Strecke betrieben wird;
- i) bezeichnet der Ausdruck „Tarif“ die Preise, die für die Beförderung von Passagieren, Gepäck und Fracht zu zahlen sind, sowie die Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich der Provisionen und anderer zusätzlicher Vergütungen für die Vermittlung oder den Verkauf von Beförderungsdokumenten, jedoch mit Ausnahme der Vergütungen und Bedingungen für die Beförderung von Postsendungen; und
- j) bezeichnet der Ausdruck „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.
- k) Bezugnahmen in diesem Abkommen auf Staatsangehörige der Republik Österreich sind als Bezugnahmen auf Staatsangehörige der Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu verstehen.
- l) Bezugnahmen in diesem Abkommen auf Luftfahrtunternehmen der Republik Österreich sind als Bezugnahmen auf von der Republik Österreich benannte Luftfahrtunternehmen zu verstehen.
- m) Bezugnahmen in diesem Abkommen auf die „EU-Verträge“ sind als Bezugnahmen auf den Vertrag über die Europäische Union und den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu verstehen.

ARTIKEL 2

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 haben die von jeder Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen bei der Durchführung der vereinbarten Dienste auf den angegebenen Strecken folgende Rechte:

a) das Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
und

b) in ihrem Hoheitsgebiet nichtgewerbliche Landungen durchzuführen;

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.

3. 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.

ARTIKEL 3

BENENNUNG UND WIDERRUF

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, der anderen Vertragspartei schriftlich ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen für die Durchführung der vereinbarten Dienste auf den angegebenen Strecken zu benennen und die Benennung eines Luftfahrtunternehmens zu widerrufen oder ein zuvor benanntes Luftfahrtunternehmen durch ein anderes zu ersetzen.

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 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 Mitgliedstaat der Europäischen Union, der für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständig ist, eine wirksame Regulierungskontrolle über das Luftfahrtunternehmen ausübt und

aufrechterhält und die zuständige Luftfahrtbehörde in der Bezeichnung eindeutig angegeben ist; und

das Luftfahrtunternehmen sich in direktem oder mehrheitlichem Eigentum von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder Staaten der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder von Staatsangehörigen dieser Staaten befindet und tatsächlich von ihnen kontrolliert wird.

(b) Im Falle eines von der Vereinigten Republik Tansania benannten Luftfahrtunternehmens:

- (i) seinen Hauptgeschäftssitz im Hoheitsgebiet Tansanias hat und über eine gültige Betriebsgenehmigung gemäß geltendem tansanischem Recht verfügt; und
- (ii) Tansania eine wirksame Regulierungskontrolle über das Luftfahrtunternehmen ausübt und für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständig ist.

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 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 Bezeichnung 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 von der Vereinigten Republik Tansania benannten Luftfahrtunternehmens:

- (i) dieses seinen Hauptgeschäftssitz nicht im Hoheitsgebiet von Tansania hat oder über keine gültige Betriebsgenehmigung gemäß den geltenden Gesetzen Tansanias verfügt; oder
- (ii) die wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen nicht von Tansania ausgeübt oder aufrechterhalten wird oder Tansania nicht für die Erteilung seines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständig ist.

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.

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 der anderen Vertragspartei die Durchführung von Maßnahmen (z. B. den Einsatz von Dokumentenspezialisten) in ihrem Hoheitsgebiet, um sicherzustellen, dass nur Fluggäste mit gültigen Reisedokumenten, die für die Einreise in oder die Durchreise durch das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erforderlich sind, befördert werden.

4. 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, Kontrollgebühren und sonstigen Abgaben oder Steuern befreit, sofern diese Ausrüstungen und Vorräte bis zu ihrer Wiederausfuhr an Bord des Luftfahrzeugs bleiben.

2. Von solchen Zöllen und Abgaben, 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.

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

BESTEuerung

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. Eine Vertragspartei darf den von der anderen Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen keine höheren Nutzergebühren auferlegen oder deren Auferlegung gestatten, als ihren eigenen Luftfahrtunternehmen, die ähnliche internationale Flugverkehrsdienste durchführen, auferlegt werden.

2. Diese Gebühren dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die den Luftfahrzeugen der benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei bei ähnlichen internationalen Flugverkehrsdiensten auferlegt werden.

3. Diese Gebühren müssen gerecht und angemessen sein und auf soliden wirtschaftlichen Grundsätzen beruhen.

ARTIKEL 8

DIREKTER TRANSITVERKEHR

Fluggäste, Gepäck und Fracht, einschließlich Post, die sich im direkten Transit durch das Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien befinden und den dafür reservierten Bereich des Flughafens nicht verlassen, unterliegen mit Ausnahme von Sicherheitsmaßnahmen gegen die Gefahr unrechtmäßiger Eingriffe wie Gewalt und Luftpiraterie sowie gelegentlichen Maßnahmen zur Bekämpfung des illegalen Drogenhandels lediglich einer vereinfachten Kontrolle. Gepäck, Fracht und Post im direkten Transit sind von Zöllen, Gebühren und anderen 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 österreichischen Bundesregierung benannte 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

TARIFE

1. Jede Vertragspartei lässt zu, dass die Tarife für Linienflugverkehrsdienste von jeder Fluggesellschaft auf der Grundlage kommerzieller Erwägungen auf dem Markt festgelegt werden. Die Intervention der Vertragsparteien beschränkt sich auf:

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

2. Eine Einreichung von Tarifen für den internationalen Linienflugverkehr zwischen den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien ist nicht erforderlich. Unbeachtet dessen gewähren die Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien auf Anfrage weiterhin den sofortigen Zugang zu Informationen über bisherige, bestehende und vorgeschlagene Tarife in einer für diese Luftfahrtbehörden annehmbaren Form und Weise.

ARTIKEL 11

KOMMERZIELLE VERTRETUNG UND TÄTIGKEITEN

1. 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; und

c) im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei unmittelbar und, nach Ermessen des Luftfahrtunternehmens, über seine Beauftragten den Verkauf von Luftverkehrsleistungen zu betreiben.

2. 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.

3. Die von jeder Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen haben das Recht, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Luftbeförderungen durchzuführen, und es steht jeder Person frei, diese Beförderungen in der Währung des betreffenden Hoheitsgebiets oder in frei konvertierbaren Währungen anderer Länder gemäß den geltenden Devisenvorschriften zu erwerben.

ARTIKEL 12

KOMMERZIELLE MÖGLICHKEITEN

1. Bodenabfertigung

Jedes benannte Luftfahrtunternehmen hat das Recht, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei seine eigene Bodenabfertigung durchzuführen („Selbstabfertigung“) oder die Bodenabfertigungsdienste wahlweise vollständig oder teilweise von dazu autorisierten Dienstleistern erbringen zu lassen („Drittabfertigung“). Wenn solche Gesetze und Vorschriften betreffend Bodenabfertigung im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei die Auslagerung dieser Dienste oder eine Selbstabfertigung entweder verbieten oder einschränken, ist jedes benannte Luftfahrtunternehmen in Bezug auf seinen Zugang zu Selbst- und Bodenabfertigungsdiensten durch einen oder mehrere Anbieter auf nichtdiskriminierende Weise zu behandeln.

„Selbstabfertigung“ bezeichnet eine Situation, in der der Flughafennutzer eine oder mehrere Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten unmittelbar für sich selbst erbringt und keinen wie auch immer gearteten Vertrag 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.

2. Leasing

Im Hinblick auf das Leasing dürfen die benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei Luftfahrzeuge nutzen, die von einem anderen Luftfahrtunternehmen derselben Vertragspartei oder eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union geleast werden, es sei denn, dies würde zu einer Sicherheitsgefährdung führen.

3. Code-Sharing

Bei der Erbringung von Dienstleistungen im Rahmen dieses Abkommens kann jedes Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei Vereinbarungen über gemeinsames Marketing treffen, z. B. Blocked-Space- oder 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) das ausführende Luftfahrtunternehmen über die entsprechenden Verkehrsrechte verfügt und (ii) die vermarktenden Luftfahrtunternehmen über die entsprechenden zugrundeliegenden Streckenrechte verfügen und (iii) 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.

ARTIKEL 13

UMRECHNUNG UND TRANSFER VON EINNAHMEN

Jede Vertragspartei räumt den benannten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht ein, den Überschuss der Einnahmen über die Ausgaben in Übereinstimmung mit der geltenden Devisenregelung frei in ihr Heimatgebiet zu transferieren, in dessen Hoheitsgebiet die Einnahmen erzielt wurden. Die Umrechnung der Einnahmen der benannten Luftfahrtunternehmen der einen Vertragspartei in die Landeswährung der anderen Vertragspartei erfolgt gemäß der geltenden Devisenregelung.

ARTIKEL 14

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 der 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 den oder die Flugzeugtypen, die von den von der anderen Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen betrieben werden, es sei denn, dies ist aus zollrechtlichen, technischen, betrieblichen oder ökologischen Gründen unter einheitlichen Bedingungen im Einklang mit Artikel 15 des Abkommens erforderlich.

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 es ihrem/ihren benannten Luftverkehrsunternehmen, zusammen mit einem oder mehreren anderen Luftfahrtunternehmen oder getrennt Marktmacht in einer Weise zu missbrauchen, die eine erhebliche Schwächung eines Marktteilnehmers oder seinen Ausschluss von einer Strecke zur Folge hat, haben kann oder haben soll.

5. Keine Vertragspartei darf eine staatliche Subvention oder Unterstützung für ihr benanntes oder ihre 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. Staatliche Subvention oder Unterstützung bezeichnet 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.

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

8. Hat eine Vertragspartei begründete Bedenken, dass die von ihr benannten Luftfahrtunternehmen diskriminiert werden oder unlauteren Praktiken ausgesetzt sind oder dass eine von der anderen Vertragspartei in Betracht gezogene oder gewährte Subvention oder Unterstützung die fairen und gleichen Chancen der Luftfahrtunternehmen der ersten Vertragspartei im Wettbewerb bei der Erbringung internationaler Luftverkehrsdienste beeinträchtigen würde oder beeinträchtigt, hat sie das Recht, die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens genannten Rechte durch das von der anderen Vertragspartei benannte Luftfahrtunternehmen auszusetzen oder die Betriebsgenehmigung zu widerrufen oder die Ausübung dieser Rechte von Bedingungen abhängig zu machen, die sie für erforderlich hält.

ARTIKEL 15

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. Ungeachtet der in Artikel 33 des Abkommens genannten Verpflichtungen wird vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, das von den benannten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei auf Flügen nach oder von dem Gebiet der anderen Vertragspartei betrieben wird, im Gebiet der anderen Vertragspartei von den bevollmächtigten Vertretern der anderen Vertragspartei an Bord und in der Umgebung des Luftfahrzeugs untersucht werden kann, um sowohl die Gültigkeit der Luftfahrzeugdokumente und der Dokumente der Besatzungsmitglieder als auch den augenscheinlichen Zustand des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung zu überprüfen (in diesem Artikel „Vorfeldinspektion“ genannt), sofern dies nicht zu einer unangemessenen Verzögerung führt.

4. Sollte eine derartige Vorfeldinspektion oder eine Serie solcher Vorfeldinspektionen Anlass geben zu:

a) ernststen Bedenken, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht den zu diesem Zeitpunkt in Übereinstimmung mit dem Abkommen festgelegten Mindeststandards entspricht, oder

b) ernststen Bedenken, dass es an einer wirksamen Aufrechterhaltung und Verwaltung der zu diesem 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 Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei unverzüglich auszusetzen oder abzuändern, falls die erste Vertragspartei aufgrund einer Vorfeldinspektion oder einer Reihe von Vorfeldinspektionen, einer Verweigerung des Zugangs für eine Vorfeldinspektion, einer Konsultation oder aus anderen Gründen zu dem Schluss kommt, dass sofortige Maßnahmen für die Sicherheit des Flugbetriebs unerlässlich sind.

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 16

SICHERHEIT IM LUFTVERKEHR

1. Die Vertragsparteien bekräftigen in Übereinstimmung mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluffahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen zu schützen, integraler Bestandteil dieses Abkommens ist.

2. Die Vertragsparteien handeln insbesondere im Einklang mit den Bestimmungen des:

- a) am 14. September 1963 in Tokio unterzeichneten Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen;
- b) am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Abkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen;
- c) am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Abkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluffahrt;
- d) am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichneten Protokolls zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluffahrt dienen;
- e) am 1. März 1991 in Montreal unterzeichneten Abkommens über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zwecke des Aufspürens

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

3. Die Vertragsparteien handeln im Rahmen ihrer wechselseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluffahrt-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 gewähren einander auf Ersuchen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme von Zivilluftfahrzeugen und andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit dieser Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

5. Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass ihre Luftfahrzeugbetreiber verpflichtet sind, beim Abflug aus dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei oder während des Aufenthalts im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Luftsicherheitsvorschriften zu beachten, die mit dem in dem betreffenden 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, Handgepäck, Gepäck, Fracht und Bordvorräten vor und während des Einsteigens oder Beladens wirksam angewendet werden.

7. Jede Vertragspartei prüft auch wohlwollend jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um angemessene besondere Sicherheitsmaßnahmen, um einer besonderen Bedrohung zu begegnen.

8. Im Fall eines Zwischenfalls oder einer drohenden unrechtmäßigen Inbesitznahme von

Zivilluftfahrzeugen oder anderen unrechtmäßigen Handlungen gegen die Sicherheit dieser Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, von Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen leisten die Vertragsparteien einander Beistand, indem sie die Kommunikation erleichtern und andere geeignete Maßnahmen ergreifen, um einen solchen Zwischenfall oder die drohende Inbesitznahme schnell und sicher zu beenden.

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. Gelingt es nicht, innerhalb eines (1) Monats nach dem Datum dieses Ersuchens eine zufriedenstellende Einigung zu erzielen, so stellt dies einen Grund für die Anwendung von Artikel 3 Absatz 5 dieses Abkommens (Benennung und Widerruf) dar. Wenn eine schwerwiegende Notlage dies erfordert, kann jede Vertragspartei vor Ablauf einer Monatsfrist vorläufige Maßnahmen ergreifen.

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 durch einen diplomatischen Notenwechsel darüber ein Kenntnis gesetzt 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. Ergeben sich zwischen den Vertragsparteien Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens, so 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 zur Entscheidung vorzulegen, oder die Streitigkeit kann auf Ersuchen einer der Vertragsparteien einem aus drei Schiedsrichtern bestehenden Gericht zur Entscheidung vorgelegt werden, wobei jede Vertragspartei einen Schiedsrichter ernennt und der dritte von den beiden so benannten Schiedsrichtern ernannt wird.

3. Jede der Vertragsparteien benennt innerhalb von sechzig (60) Tagen ab dem Tag, an dem eine Vertragspartei von der anderen auf diplomatischem Wege eine Mitteilung erhalten hat, in der sie um die Schlichtung der Streitigkeit ersucht, einen Schiedsrichter, und der dritte Schiedsrichter wird innerhalb einer weiteren Frist von sechzig (60) Tagen ernannt.

4. Ernennet eine der Vertragsparteien nicht innerhalb der angegebenen Frist einen Schiedsrichter oder wird der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der angegebenen Frist ernannt, so kann der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation von einer der Vertragsparteien ersucht werden, je nach Bedarf einen oder mehrere Schiedsrichter zu ernennen. In diesem Fall ist der dritte Schiedsrichter Staatsangehöriger eines Drittstaates und fungiert als Vorsitzender des Gerichts und bestimmt den Ort, an dem das Schiedsverfahren stattfindet. Ist der Präsident der Auffassung, dass er Staatsangehöriger eines Staates ist, der in Bezug auf die Streitigkeit nicht als neutral angesehen werden kann, nimmt der Dienstälteste Vizepräsident, der 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 Fluggesellschaft aufgrund dieses Abkommens gewährt hat, einschränken, aussetzen oder widerrufen.

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

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

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

**FÜR DIE REGIERUNG DER
VEREINIGTEN REPUBLIK
TANSANIA**

FÜR DIE ÖSTERREICHISCHE BUNDESREGIERUNG

A N H A N G

Teil 1:

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

Ursprungspunkte:	Zwischenpunkte:	Bestimmungspunkte:	Weitere Punkte:
Punkt in Österreich	Beliebige Punkte	Dar es Salaam, Sansibar, Kilimandscharo	Beliebige Punkte

- B. Das/die von Tansania benannte/n Luftfahrtunternehmen ist/sind berechtigt, auf den nachstehend angeführten Flugstrecken einen Linienflugverkehr in beiden Richtungen zu betreiben:

Ausgangspunkte	Zwischenpunkte:	Bestimmungspunkte:	Weitere Punkte
Punkte Tansania	Beliebige Punkte	Wien, Salzburg, Innsbruck, Graz, Linz, Klagenfurt	Beliebige Punkte

Abschnitt II:

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

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

Abschnitt III.

Das/die benannte/n Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei kann oder können auf einem oder allen Flügen auf das Anfliegen von Zwischen- und/oder Endpunkten verzichten, vorausgesetzt, dass die vereinbarten Flüge auf dieser Strecke im Gebiet der betreffenden Vertragspartei beginnen und enden.