

**LUFTVERKEHRSABKOMMEN ZWISCHEN
DER ÖSTERREICHISCHEN
BUNDESREGIERUNG
UND
DER REGIERUNG VON JAMAICA**

Artikel	Abschnitte
Präambel	
Artikel 1	Begriffsbestimmungen
Artikel 2	Gültigkeit des Abkommens von Chicago
Artikel 3	Erteilung von Rechten
Artikel 4	Benennung und Zulassung von Luftfahrtunternehmen
Artikel 5	Widerruf oder Aussetzung von Betriebsgenehmigungen
Artikel 6	Geltende Gesetze
Artikel 7	Anerkennung von Zertifikaten und Lizenzen
Artikel 8	Luftsicherheit
Artikel 9	Fairer Wettbewerb
Artikel 10	Tarife
Artikel 11	Nutzergebühren
Artikel 12	Befreiung von Zöllen und anderen Abgaben
Artikel 13	Gewinnübertragung
Artikel 14	Sicherheit in der Zivilluftfahrt
Artikel 15	Bereitstellung von Statistiken
Artikel 16	Geschäftsmöglichkeiten
Artikel 17	Kooperationsvereinbarungen
Artikel 18	Bestimmungen zur Bodenabfertigung
Artikel 19	Besteuerung
Artikel 20	Konsultationen
Artikel 21	Beilegung von Streitigkeiten
Artikel 22	Multilaterales Abkommen
Artikel 23	Änderungen
Artikel 24	Beendigung/Kündigung
Artikel 25	Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO)
Artikel 26	Inkrafttreten
Anhang I	Streckenpläne
Anhang II	Liste der CARICOM-Mitgliedstaaten

Präambel

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung von Jamaika, nachstehend gemeinsam als die „Vertragsparteien“ und einzeln als die „Vertragspartei“ bezeichnet,

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

Von dem Wunsche geleitet, zur Schaffung von Luftverkehrsdiensten zwischen ihren jeweiligen Hoheitsgebieten ein Zusatzabkommen zu der genannten Konvention zu schließen;

Von dem Wunsche geleitet, ein internationales Luftverkehrssystem zu fördern, das auf dem Wettbewerb zwischen Luftfahrtunternehmen im Markt mit einem Mindestmaß an staatlicher Einflussnahme und Regulierung beruht;

Von dem Wunsche geleitet, die Ausweitung der Möglichkeiten internationaler Luftverkehrsdienste zu erleichtern;

In der Erkenntnis, dass effiziente und wettbewerbsfähige internationale Luftverkehrsdienste den Handel, das Wohl der Verbraucher und das Wirtschaftswachstum fördern; und

Von dem Wunsche geleitet, das höchstmögliche Maß an Sicherheit im internationalen Luftverkehr zu gewährleisten, und in Bekräftigung ihrer großen Besorgnis über Handlungen oder Bedrohungen, die sich gegen die Sicherheit von Luftfahrzeugen richten und die Sicherheit von Personen oder Eigentum gefährden, den Betrieb von Luftverkehrsdiensten beeinträchtigen und das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Sicherheit der Zivilluftfahrt untergraben,

sind wie folgt übereingekommen:

ARTIKEL 1

Begriffsbestimmungen

- (1) Im Sinne dieses Abkommens, sofern sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt,
- (a) bezeichnet der Begriff „Luftfahrtbehörden“ im Falle von Österreich das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und im Falle von Jamaika den für die zivile Luftfahrt zuständigen Minister oder die Zivilluftfahrtbehörde Jamaikas oder in beiden Fällen jede Person oder Stelle, die befugt ist, die von diesen Behörden ausgeübten 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;
 - (c) umfasst der Begriff „diese Vereinbarung“ den Anhang dazu und alle Änderungen daran oder an dieser Vereinbarung;
 - (d) haben die Ausdrücke „Flugverkehrsdienst“, „internationaler Flugverkehrsdienst“, „Luftfahrtunternehmen“ und „nichtgewerbliche Landung“ die Bedeutungen, die ihnen in Artikel 96 des Abkommens von Chicago jeweils zugewiesen werden;
 - (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) bezeichnet der Begriff „Karibische Gemeinschaft (CARICOM)“ die nach Artikel 2 des revidierten Vertrags von Chaguaramas zur Gründung der Karibischen Gemeinschaft einschließlich des Gemeinsamen karibischen Marktes und Wirtschaftsraums gegründete Staatengemeinschaft, und der Begriff „Mitgliedstaat der Karibischen Gemeinschaft“ bezieht sich auf einen der in Anhang II dieses Abkommens aufgeführten Staaten;
 - (g) bezeichnet der Begriff „das Abkommen“ und „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 in Kraft getreten sind oder von beiden Vertragsparteien ratifiziert wurden;;
 - (h) bezeichnet der Begriff „benanntes Luftfahrtunternehmen“ ein Luftfahrtunternehmen das gemäß Artikel 4 dieses Abkommens schriftlich benannt und autorisiert wurde.

(i) Unter „EU-Verträgen“ sind der Vertrag über die Europäische Union und der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu verstehen;

(j) „Staatsangehörige“ im Falle Jamaikas sind als Staatsangehörige der Mitgliedstaaten der Karibischen Gemeinschaft (CARICOM) zu verstehen und im Falle Österreichs als Staatsangehörige der Mitgliedstaaten der Europäischen Union;

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

(l) „Tarif“ bezeichnet die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht zu zahlenden Preise und die Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich der Preise und sonstigen zusätzlichen Entgelte für Vermittlungs- und andere Hilfsleistungen, jedoch ausschließlich des Entgelts oder der Bedingungen für die Beförderung von Post;

(m) „Hoheitsgebiet“ in Bezug auf einen Staat hat die Bedeutung, die diesem in Artikel 2 des Abkommens von Chicago zugewiesen wird;

(n) „Nutzungsgebühren“ sind Gebühren, die von einer zuständigen Behörde von Luftfahrtunternehmen für die Bereitstellung von Flughafeneigentum oder -einrichtungen oder von Flugnavigationseinrichtungen (einschließlich Einrichtungen für den Überflug) oder damit zusammenhängenden Diensten und Einrichtungen für Luftfahrzeuge, deren Besatzungen, Fluggäste und Fracht erhoben werden oder von dieser Behörde genehmigt werden.

(2) Bezugnahmen in diesem Abkommen auf Luftfahrtunternehmen von Österreich sind als Bezugnahmen auf die von Österreich benannten Luftfahrtunternehmen zu verstehen.

(3) Bezugnahmen in diesem Abkommen auf Luftfahrtunternehmen von Jamaika sind als Bezugnahmen auf von Jamaika benannten Luftfahrtunternehmen zu verstehen.

(4) Je nach Kontext sind alle Verweise auf Wörter im Singular so auszulegen, dass sie den Plural einschließen, und alle Verweise auf den Plural sind so auszulegen, dass sie den Singular einschließen.

ARTIKEL 2

Gültigkeit des Abkommens von Chicago

Die Bestimmungen dieses Abkommens unterliegen den Bestimmungen des Abkommens von Chicago, soweit diese Bestimmungen auf internationale Luftverkehrsdienste anwendbar sind.

ARTIKEL 3

Erteilung von Rechten

(1) Jede Vertragspartei gewährt der jeweils anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte zum Zwecke der Durchführung internationaler Flugverkehrsdienste 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 festgelegten Flugstrecken die nachstehend aufgeführten Rechte:

- a) Das Überflugrecht über deren Hoheitsgebiet ohne Landung, und
- b) das Recht, in deren Hoheitsgebiet zu nicht gewerblichen Zwecken Landungen durchzuführen.
- c) Das Recht, auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei an den im Anhang genannten Punkten zum Zwecke des Ein- und Aussteigens von Fluggästen, der Beförderung von Gepäck und Fracht, einschließlich Post, die für einen Ort oder mehrere Orte auf dem Gebiet der ersten Vertragspartei bestimmt sind oder von dort kommen, getrennt oder in Landungen durchzuführen.

(3) Absatz 2 dieses Artikels ist nicht so zu verstehen, dass er den Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei das Recht einräumt, im Gebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Fracht oder Post an Bord zu nehmen, die gegen Entgelt oder eine Miete befördert werden und für einen anderen Punkt im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind.

(4) Sollte eine benannte Fluggesellschaft einer Vertragspartei aufgrund eines bewaffneten Konflikts, politischer Unruhen oder Entwicklungen oder besonderer und ungewöhnlicher Umstände nicht in der Lage sein, einen vereinbarten Dienst auf ihrer festgelegten Strecke durchzuführen, wird sich die andere Vertragspartei nach besten Kräften bemühen, die Fortsetzung des Betriebs dieser Dienste durch geeignete vorübergehende Neuordnungen von Strecken zu ermöglichen.

ARTIKEL 4

Benennung und Zulassung von Luftfahrtunternehmen

(1) Jede Vertragspartei hat das Recht, ein Luftfahrtunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Flugdienste auf den festgelegten Strecken der anderen Vertragspartei schriftlich zu benennen sowie die Benennung eines Luftfahrtunternehmens zurückzuziehen oder ein anderes Luftfahrtunternehmen 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 von Chicago auf den Betrieb internationaler Flugverkehrsdienste angewandt werden, festgelegten Bedingungen zu erfüllen.

(4) Nach Erhalt einer solchen Benennung in der vorgeschriebenen Form und Weise wird die andere Vertragspartei die entsprechenden Genehmigungen mit minimaler verfahrensbedingter Verzögerung erteilen, vorausgesetzt, dass

(a) im Falle eines von Österreich bezeichneten Luftfahrtunternehmens

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

(ii) der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige Mitgliedstaat der Europäischen Union übt eine wirksame regulatorische Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen aus und erhält sie aufrecht und die zuständige Luftfahrtbehörde ist in der Benennung eindeutig angegeben; und

(iii) das Luftfahrtunternehmen befindet sich im direkten oder mehrheitlichen Besitz von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder von Staatsangehörigen dieser Staaten und wird von diesen wirksam kontrolliert.

(b) Im Falle eines von Jamaika benannten Luftfahrtunternehmens:

(i) das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz im Hoheitsgebiet Jamaikas hat und Jamaika über die wirksame regulatorische Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen verfügt und dies ein gültiges, von Jamaika ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis besitzt; oder

(ii) wenn (b) (i) nicht zutrifft,

A. das Luftfahrtunternehmen im Hoheitsgebiet von Jamaika niedergelassen ist und eine gültige Betriebsgenehmigung/ein gültiges Luftverkehrsbetreiberzeugnis von einem Mitgliedstaat der CARICOM erhalten hat; und

B. das Luftfahrtunternehmen sich direkt oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum eines Mitgliedstaats der CARICOM und/oder von Staatsangehörigen dieses Mitgliedstaats befindet; und

C. der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige CARICOM-Mitgliedstaat übt eine wirksame regulatorische Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen aus und die zuständige Luftfahrtbehörde ist in der Benennung eindeutig angegeben.

ARTIKEL 5

Widerruf oder Aussetzung von Betriebsgenehmigungen

(1) Jede Vertragspartei kann die Betriebsgenehmigung eines von der anderen Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmens in den folgenden Fällen widerrufen, aussetzen oder einschränken:

(a) Im Falle eines von Österreich benannten Luftfahrtunternehmens:

(i) Das Luftfahrtunternehmen ist nicht im Hoheitsgebiet der Republik Österreich gemäß den EU-Verträgen niedergelassen oder verfügt über keine gültige Betriebsgenehmigung gemäß dem Recht der Europäischen Union; oder

(ii) der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige Mitgliedstaat der Europäischen Union übt keine wirksame regulatorische Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen aus oder erhält sie aufrecht oder die zuständige Luftfahrtbehörde ist in der Benennung nicht eindeutig angegeben;

(iii) Das Luftfahrtunternehmen ist nicht im direkten oder mehrheitlichen Besitz von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder von Staatsangehörigen dieser Staaten und wird auch nicht wirksam von diesen kontrolliert;

(iv) Das Luftfahrtunternehmen ist bereits im Rahmen eines bilateralen Abkommens zwischen der Regierung von Jamaika und einem anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Union für den Betrieb benannt und Jamaika kann nachweisen, dass das Luftfahrtunternehmen bei Ausübung der Verkehrsrechte im Rahmen dieses Abkommens auf einer Strecke, die einen Punkt in

diesem anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Union umfasst, Beschränkungen der Verkehrsrechte, die durch dieses bilaterale Abkommen auferlegt werden, umgehen würde; oder

(v) das benannte Luftfahrtunternehmen verfügt über ein von einem Mitgliedsstaat der Europäischen Union ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis und es besteht kein bilaterales Luftverkehrsabkommen zwischen der Regierung von Jamaika und diesem anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Union und dem von Jamaika benannten Luftfahrtunternehmen wurden Verkehrsrechte für diesen Mitgliedsstaat der Europäischen Union verweigert; oder

(b) Im Falle eines von Jamaika benannten Luftfahrtunternehmens:

(i) Das Luftfahrtunternehmen hat seinen Hauptgeschäftssitz nicht im Hoheitsgebiet von Jamaika oder Jamaika übt keine wirksame regulatorische Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen aus und dieses besitzt kein gültiges, von Jamaika ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis; oder

(ii) wenn (b) (i) nicht zutrifft,

A. es nicht im Hoheitsgebiet Jamaikas niedergelassen ist und keine gültige Betriebsgenehmigung/kein gültiges Luftverkehrsbetreiberzeugnis eines CARICOM-Mitgliedstaats erhalten hat; oder

B. der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige CARICOM-Mitgliedstaat keine wirksame regulatorische Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen ausübt und die zuständige Luftfahrtbehörde in der Bezeichnung eindeutig angegeben ist; oder

C. das Luftfahrtunternehmen sich nicht unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum eines Mitgliedstaates der Karibischen Gemeinschaft und/oder von Staatsangehörigen dieses Mitgliedstaates befindet und von diesen nicht tatsächlich kontrolliert wird

iii) das Luftfahrtunternehmen bereits im Rahmen eines bilateralen Abkommens zwischen der Österreichischen Bundesregierung und einem anderen CARICOM-Mitgliedstaat für den Betrieb benannt ist und Österreich nachweisen kann, dass das Luftfahrtunternehmen bei Ausübung der Verkehrsrechte im Rahmen dieses Abkommens auf einer Strecke, die einen Punkt in diesem anderen CARICOM-Mitgliedstaat einschließt, verkehrsrechtliche Einschränkungen, die sich aus diesem anderen Abkommen ergeben, umgehen würde; oder

(iv) das benannte Luftfahrtunternehmen verfügt über ein von einem CARICOM-Mitgliedstaat

ausgestelltes Luftverkehrsbetreiberzeugnis und es besteht kein bilaterales Luftverkehrsabkommen zwischen der Österreichischen Bundesregierung und diesem anderen CARICOM-Mitgliedstaat und dem von Österreich benannten Luftfahrtunternehmen wurden Verkehrsrechte in diesem CARICOM-Mitgliedstaat verweigert.

(2) Sofern nicht die sofortige Aufhebung, Aussetzung oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung oder der technischen Erlaubnisse eines von einer Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmens unerlässlich ist, um weitere Verstöße gegen Gesetze oder Vorschriften zu verhindern, darf das Recht, eine solche Genehmigung oder Erlaubnis aufzuheben, auszusetzen oder einzuschränken, nur nach Konsultation der Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei gemäß Artikel 20 (Konsultationen) ausgeübt werden.

ARTIKEL 6

Geltende Gesetze

(1) Die Gesetze und sonstigen Vorschriften einer Vertragspartei über Ankunft oder Verlassen der im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge in ihrem oder aus ihrem Hoheitsgebiet oder über den Betrieb und den Verkehr dieser Luftfahrzeuge innerhalb ihres Gebiets gelten für die Luftfahrzeuge des von der anderen Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmens in gleicher Weise wie für ihre eigenen Luftfahrzeuge und sind von diesen Luftfahrzeugen beim Einflug in das Hoheitsgebiet oder beim Verlassen des Hoheitsgebiets der ersten Vertragspartei sowie innerhalb dieses Hoheitsgebiets zu befolgen.

(2) Die Gesetze und sonstigen Vorschriften einer Vertragspartei für die Ankunft oder den Abflug von Fluggästen, Besatzungen, Post oder Fracht von Luftfahrzeugen in ihr oder aus ihrem Hoheitsgebiet, einschließlich der Gesetze und sonstigen Vorschriften betreffend Einreise, Ausreise, Abfertigung, Einwanderung, Auswanderung, Pässe, Devisen, Zoll und Quarantäne, gelten für Fluggäste, Besatzungen, Post oder Fracht des bezeichneten Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei beim Einflug in das oder Abflug aus dem Gebiet der ersten Vertragspartei und während ihres Aufenthalts in diesem Gebiet.

(3) Auf Ersuchen einer Vertragspartei werden beide Vertragsparteien zusammenarbeiten, um wirksame Maßnahmen zur Sicherstellung einzusetzen, dass nur Fluggäste mit gültigen Reisedokumenten, die zur Einreise in das oder zur Durchreise durch das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei vorgeschrieben sind, befördert werden.

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

ARTIKEL 7

Anerkennung von Zertifikaten und Lizenzen

(1) Jede Vertragspartei erkennt zum Zwecke der Durchführung der vereinbarten Dienste, die in diesem Abkommen vorgesehen sind, Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisse als gültig an, die von der anderen Vertragspartei erteilt oder als gültig anerkannt wurden und noch gültig sind, sofern die Anforderungen für solche Zeugnisse oder Erlaubnisse mindestens den Mindeststandards entsprechen, die gemäß dem ICAO-Abkommen festgelegt werden können.

(2) Jede Vertragspartei kann jedoch die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Erlaubnissen, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei oder von einem Drittland erteilt oder für gültig erklärt wurden, für die Gültigkeit von Flügen über ihrem eigenen Hoheitsgebiet verweigern.

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

(4) Absatz (1) gilt auch in Bezug auf von Jamaika benannte Luftfahrtunternehmen, deren Regulierungsaufsicht von einem anderen CARICOM-Mitgliedstaat ausgeübt und aufrechterhalten wird.

ARTIKEL 8

Luftsicherheit

(1) Jede Vertragspartei kann jederzeit um Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei angewendeten Sicherheitsstandards in allen Bereichen, die die Luftfahrzeugbesatzung, die Luftfahrzeuge oder deren Betrieb betreffen, ersuchen. Konsultationen dieser Art erfolgen innerhalb von 30 Tagen nach der entsprechenden Anfrage.

(2) Stellt eine Vertragspartei im Anschluss an diese Konsultationen fest, dass die andere Vertragspartei in einem solchen Bereich Sicherheitsstandards auf nicht wirksame Weise aufrechterhält und anwendet, die mindestens den seinerzeit gemäß dem Abkommen von Chicago festgelegten Mindeststandards entsprechen, so teilt die erste Vertragspartei der anderen Vertragspartei diese Feststellungen sowie die Schritte, die sie für erforderlich hält, um diese Mindeststandards zu erfüllen, mit und die andere Vertragspartei ergreift geeignete Abhilfemaßnahmen. Versäumt es die andere Vertragspartei, innerhalb von fünfzehn (15) Tagen oder einer längeren vereinbarten Frist geeignete Maßnahmen zu ergreifen, so ist dies ein Grund für die Anwendung von Artikel 5 (Widerruf oder Aussetzung von Betriebsgenehmigungen) dieses Abkommens.

(3) Ungeachtet der in Artikel 33 des Abkommens von Chicago genannten Verpflichtungen wird vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, das von der bezeichneten Fluggesellschaft einer Vertragspartei oder im Rahmen einer Leasingvereinbarung in deren Namen auf Strecken nach oder von dem Gebiet der anderen Vertragspartei eingesetzt wird, während es sich im Gebiet der anderen Vertragspartei befindet, von den bevollmächtigten Vertretern der anderen Vertragspartei an Bord und außen am Luftfahrzeug überprüft werden, um sowohl die

Gültigkeit der Luftfahrzeugdokumente und der Dokumente der Besatzung als auch den augenscheinlichen Zustand des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung zu prüfen (in diesem Artikel als „Vorfeldinspektion“ bezeichnet), sofern dies nicht zu einer unangemessenen Verzögerung führt.

- (4) Sollte eine solche Vorfeldinspektion oder eine Reihe von Vorfeldinspektionen Anlass geben zu:
- (a) ernsthaften Bedenken, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht den seinerzeit gemäß dem Abkommen von Chicago festgelegten Mindeststandards entspricht, oder
 - (b) ernsthaften Bedenken, dass es an einer wirksamen Aufrechterhaltung und Verwaltung der seinerzeit gemäß dem Abkommen von Chicago festgelegten Sicherheitsstandards mangelt,

so steht es der Vertragspartei, die die Inspektion durchführt, für die Zwecke des Artikels 33 des Abkommens von Chicago frei, den Schluss zu ziehen, dass die Anforderungen, nach denen das Zeugnis oder die Erlaubnisscheine im Hinblick auf das Luftfahrzeug oder die Besatzung dieses Luftfahrzeugs erteilt oder für gültig erklärt wurden, oder die Anforderungen, nach denen dieses Luftfahrzeug betrieben wird, nicht den gemäß dem Abkommen von Chicago festgelegten Mindeststandards entsprechen oder darüber hinausgehen.

(5) Wird der Zugang zu einem Luftfahrzeug, das von dem bezeichneten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei betrieben wird, für die Durchführung einer Vorfeldinspektion gemäß Absatz 3 dieses Artikels von einem Vertreter dieses Luftfahrtunternehmens 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 Betriebsgenehmigung eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei unverzüglich auszusetzen oder abzuändern, wenn die erste Vertragspartei aufgrund einer Vorfeldinspektion, einer Reihe von Vorfeldinspektionen, einer Verweigerung des Zugangs zu einer Vorfeldinspektion, einer Konsultation oder aus anderen Gründen zu dem Schluss kommt, dass sofortige Maßnahmen für die Sicherheit eines Flugbetriebs unerlässlich sind.

(7) Jede Maßnahme einer Vertragspartei nach den Absätzen 2 oder 6 dieses Artikels wird beendet, sobald die Grundlage für die Ergreifung dieser Maßnahme nicht mehr besteht.

(8) Benennt Österreich oder Jamaika ein Luftfahrtunternehmen, über das ein Mitgliedstaat der Europäischen Union bzw. ein CARICOM-Mitgliedstaat die gesetzliche Kontrolle ausübt und aufrecht erhält, so erstrecken sich die Rechte der anderen Vertragspartei nach diesem Artikel auch auf die Festlegung, Ausübung oder Aufrechterhaltung von Sicherheitsstandards durch diesen anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union bzw. CARICOM-Mitgliedstaat in Bezug auf die Betriebsgenehmigung des Luftfahrtunternehmens.

ARTIKEL 9

Fairer Wettbewerb

(1) Jede Vertragspartei gewährt den benannten Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien faire und gleiche Chancen, beim Betrieb der vereinbarten Dienste auf den festgelegten Strecken zwischen ihren jeweiligen Hoheitsgebieten miteinander in Wettbewerb zu treten.

(2) Beim Betrieb der vereinbarten Dienste berücksichtigt das Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei die Interessen des Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei, um die Dienste, die diese auf denselben Strecken insgesamt oder teilweise erbringt, nicht übermäßig zu beeinträchtigen.

(3) Jede Vertragspartei gestattet jedem benannten Luftfahrtunternehmen, die Frequenz und Kapazität des von ihr angebotenen internationalen Luftverkehrs nach kommerziellen und marktorientierten Gesichtspunkten festzulegen. Keine der Vertragsparteien darf das Verkehrsvolumen, die Frequenz oder die Regelmäßigkeit des Dienstes der benannten Luftfahrtunternehmen der anderen Partei einseitig einschränken oder begrenzen, es sei denn, dies geschieht gemäß den Bestimmungen dieses Abkommens oder aus zollrechtlichen, technischen, betrieblichen oder ökologischen Gründen unter einheitlichen Bedingungen, die mit Artikel 15 des Übereinkommens vereinbar sind

(4) 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, wobei diese Genehmigung nicht ohne triftigen Grund verweigert werden darf. Das gleiche Verfahren gilt für etwaige Änderungen des Flugplans. In besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der betreffenden Luftfahrtbehörde verkürzt werden.

(5) Keine der Vertragsparteien gestattet dem von ihr benannten Luftfahrtunternehmen, zusammen mit einem 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, haben kann oder haben soll.

(6) Die Vertragsparteien erkennen an, dass staatliche Subventionen und Unterstützung die faire und gleiche Wettbewerbschance von Luftfahrtunternehmen bei der Bereitstellung des durch dieses Abkommen geregelten internationalen Luftverkehrs beeinträchtigen können.

(7) Staatliche Subventionen oder Unterstützung bezeichnet die Bereitstellung von direkten oder indirekten Unterstützungen für ein benanntes Luftfahrtunternehmen durch den Staat oder durch eine vom Staat benannte oder kontrollierte öffentliche oder private Einrichtung auf diskriminierender Grundlage. 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 entsprechenden Einrichtungen, die für den normalen Betrieb von Luftverkehrsdiensten erforderlich sind.

(8) Gewährt eine Vertragspartei einem benannten Luftfahrtunternehmen eine staatliche Förderung oder Unterstützung für Dienste, die im Rahmen dieses Abkommens durchgeführt werden, so hat sie das Luftfahrtunternehmen zu verpflichten, die Förderung oder Unterstützung in seiner Rechnungslegung klar und gesondert auszuweisen.

(9) Hat eine Vertragspartei begründete Bedenken, dass ihre benannten Luftfahrtunternehmen diskriminierenden oder unlauteren Praktiken ausgesetzt sind oder dass eine von der anderen Vertragspartei in Betracht gezogene oder gewährte Subvention oder Unterstützung die faire und gleiche Möglichkeit der Luftfahrtunternehmen der ersten Vertragspartei, bei der Bereitstellung internationaler Luftverkehrsdienste in Wettbewerb zu treten, beeinträchtigen würde oder beeinträchtigt, so hat sie das Recht, eine Sitzung der Vertragsparteien gemäß Artikel 20 (Konsultationen) zu verlangen, um die Angelegenheit zu prüfen und angemessene Antworten auf die als berechtigt erachteten Bedenken zu erarbeiten. Wird innerhalb von dreißig (30) Tagen nach dem Datum eines solchen Antrags keine zufriedenstellende Einigung erzielt, so stellt dies einen Grund dar, die Betriebsgenehmigung der Luftfahrtunternehmen dieser Vertragspartei zu verweigern, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen.

(10) Jede Vertragspartei ergreift im Rahmen ihrer Zuständigkeit alle geeigneten Maßnahmen, um jegliche Form von Diskriminierung oder unlauteren Wettbewerbspraktiken zu unterbinden, die sich nachteilig auf die Wettbewerbsposition der Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei auswirken.

ARTIKEL 10

Tarife

(1) Jede Vertragspartei gestattet, dass die Tarife für Luftverkehrsdienste von jedem benannten Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage kommerzieller Erwägungen des Marktes festgelegt werden, einschließlich der Betriebskosten, der Merkmale des Dienstes, der Interessen der Nutzer, eines angemessenen Gewinns und anderer marktbezogener Erwägungen. Keine der Vertragsparteien darf von ihren Luftfahrtunternehmen verlangen, andere Luftfahrtunternehmen zu den Tarifen zu konsultieren, die sie für unter diese Vereinbarungen fallende Dienste berechnen oder zu berechnen beabsichtigen.

(2) Jede Vertragspartei lässt zu, dass die Tarife für Linienflugdienste von jedem Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage kommerzieller Erwägungen auf dem Markt festgelegt werden. Ein Eingreifen der Vertragsparteien beschränkt sich auf

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

(3) Es ist nicht erforderlich, die Tarife für internationale Linienflugdienste zwischen den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien einzureichen. Ungeachtet dessen gewähren die Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien auf Anfrage weiterhin unmittelbaren Zugang zu Informationen über frühere, bestehende und vorgeschlagene Tarife in einer für diese Luftfahrtbehörden akzeptablen Weise und Form.

ARTIKEL 11

Nutzergebühren

(1) Keine der Vertragsparteien darf von ihren für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden dem bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei höhere Nutzergebühren erheben oder deren Erhebung zulassen, als die Gebühren, von ihren eigenen Luftfahrtunternehmen für die Durchführung ähnlicher internationaler Luftverkehrsdienste erhoben werden.

(2) Diese Gebühren müssen gerecht und angemessen sein und auf soliden wirtschaftlichen Grundsätzen beruhen.

(3) Jede Vertragspartei fördert Konsultationen über Nutzergebühren zwischen ihren für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden und den Luftfahrtunternehmen, die die von diesen Behörden bereitgestellten Dienste und Einrichtungen nutzen, nach Möglichkeit über die Verbände dieser Luftfahrtunternehmen. Vorschläge für Änderungen der Nutzergebühren sollten diesen Benutzern mit einer

angemessenen Frist mitgeteilt werden, damit sie ihre Meinung äußern können, bevor die Änderungen erfolgen. Darüber hinaus bestärkt jede Vertragspartei ihre für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden und diese Nutzer, geeignete Informationen über Nutzergebühren auszutauschen.

ARTIKEL 12

Befreiung von Zöllen und anderen Abgaben

(1) Luftfahrzeuge, die im internationalen Luftverkehr von einem benannten Luftfahrtunternehmen einer der beiden Vertragsparteien eingesetzt werden, sind von sämtlichen Zöllen, nationalen Verbrauchsteuern und ähnlichen nationalen Abgaben auf die folgenden Gegenstände befreit:

(a) Die folgenden Gegenstände, die von einem benannten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingeführt werden:

- (i) Ausrüstungsgegenstände und Bestandteile für die Instandsetzung, die Instandhaltung und die Wartung;
- (ii) Ausrüstungsgegenstände und Bestandteile für die Fluggastabfertigung;
- (iii) Ausrüstungsgegenstände und Bestandteile für die Frachtverladung;
- (iv) Sicherheitsausrüstung einschließlich Bestandteilen für den Einbau in Sicherheitsausrüstung;
- (v) Lehrmaterial und Ausbildungshilfen;
- (vi) Dokumente von Luftfahrtunternehmen und Betreibern

(b) folgende Gegenstände, die von einer bezeichneten Luftverkehrsgesellschaft einer Vertragspartei in das Gebiet der anderen Vertragspartei eingeführt oder einer bezeichneten Luftverkehrsgesellschaft einer Vertragspartei im Gebiet der anderen Vertragspartei geliefert werden:

- (i) Bordvorräte (einschließlich insbesondere Lebensmittel, Getränke und Tabak), unabhängig davon, ob sie im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingeführt oder an Bord genommen werden;
- (ii) Treibstoff, Schmieröle und technische Verbrauchsgüter;
- (iii) Ersatzteile einschließlich Motoren; und

(c) Computer und Flugschein-Drucker, die von den benannten Luftfahrtunternehmen für die Buchung und Ausstellung von Flugscheinen innerhalb angemessener Grenzen verwendet werden und für den Gebrauch durch ein benanntes Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei bestimmt sind, vorübergehend in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingeführt und innerhalb der maximalen Frist von 24 Monaten wieder ausgeführt werden,

vorausgesetzt, dass sie in jedem Einzelfall für den Gebrauch an Bord eines Luftfahrzeugs oder innerhalb der Grenzen eines internationalen Flughafens im Zusammenhang mit der Einrichtung oder Aufrechterhaltung eines internationalen Luftverkehrsdienstes durch das betreffende benannte Luftfahrtunternehmen bestimmt sind.

(2) Die Befreiung von Zöllen, nationalen Verbrauchssteuern und ähnlichen nationalen Abgaben erstreckt sich

nicht auf Gebühren, die auf den Kosten für Dienstleistungen beruhen, die für das benannte Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erbracht werden.

(3) Die in den Absätzen (1) und (4) dieses Artikels genannte Ausrüstung und das dort genannte Material können unter der Aufsicht oder Kontrolle der zuständigen Behörden gehalten werden.

(4) Die in diesem Artikel vorgesehenen Befreiungen gelten auch in Fällen, in denen das benannte Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei mit einem anderen Luftfahrtunternehmen Vereinbarungen über die Ausleihe oder Überlassung der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Gegenstände im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei getroffen hat, sofern dieses andere Luftfahrtunternehmen von der anderen Vertragspartei in gleicher Weise von diesen Befreiungen profitiert.

ARTIKEL 13 **Gewinnübertragung**

In Übereinstimmung mit den geltenden Gesetzen und Vorschriften kann jedes benannte Luftfahrtunternehmen auf Verlangen örtliche Einnahmen, die höher sind als die im Zusammenhang mit der Beförderung von Fluggästen, Post und Fracht vor Ort ausgezahlten Beträge, umrechnen und in sein Land oder ein anderes Land überweisen. Die sofortige Umrechnung und Überweisung ist ohne Einschränkung zu dem für laufende Transaktionen geltenden Wechselkurs zulässig, der zum Zeitpunkt der Vorlage dieser Einnahmen zur Umrechnung und Überweisung gilt, und unterliegt keinen Gebühren, mit Ausnahme derjenigen, die normalerweise von Banken oder anderen Finanzinstituten für die Durchführung einer solchen Umrechnung und Überweisung erhoben werden.

ARTIKEL 14 **Sicherheit in der Zivilluftfahrt**

(1) Da die Gewährleistung der Sicherheit von Zivilluftfahrzeugen, deren Fluggästen und Besatzungen eine grundlegende Voraussetzung für den Betrieb internationaler Luftverkehrsdienste ist, bekräftigen die Vertragsparteien, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen und zu gewährleisten (insbesondere ihre Verpflichtungen aus dem Abkommen von Chicago, dem Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet in Tokio am 14. September 1963, dem am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Abkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, dem am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Abkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, dem am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichneten Protokoll zur Bekämpfung von Gewalttaten auf Flughäfen der internationalen Zivilluftfahrt und das Übereinkommen über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zweck des Aufspürens, das am 1. März 1991 in Montreal unterzeichnet wurde, sowie alle sonstigen für beide Vertragsparteien verbindlichen Übereinkünfte über die Sicherheit der Zivilluftfahrt) fester Bestandteil dieses Abkommens ist.

(2) Die Vertragsparteien gewähren einander auf Verlangen jede erforderliche Unterstützung, um die

widerrechtliche Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge und sonstige widerrechtliche Eingriffe in die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungsmitglieder, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie andere Bedrohungen der Sicherheit der zivilen Luftfahrt zu verhindern.

(3) Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen entsprechend den Luftsicherheitsbestimmungen, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt als Anhänge hinzugefügt wurden, soweit diese Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, dass die Halter von in ihren Ländern eingetragenen Luftfahrzeugen oder Halter von Luftfahrzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet haben, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet diese Luftsicherheitsvorschriften einhalten.

(4) Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, dass von solchen Luftfahrzeugbetreibern verlangt werden kann, die in Absatz 3 genannten Luftsicherheitsvorschriften einzuhalten, die von der anderen Vertragspartei für den Einflug in ihr Hoheitsgebiet, das Verlassen ihres Hoheitsgebiets oder den Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet vorgeschrieben werden. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Hoheitsgebiet angemessene Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzungen, Handgepäck, Gepäck, Fracht, Post und Bordvorräten vor und während des Einsteigens und Beladens wirksam angewendet werden. Jede Vertragspartei prüft auch wohlwollend und unverzüglich jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um angemessene besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Begegnung einer Bedrohung.

(5) Bei einem Zwischenfall oder einer drohenden unrechtmäßigen Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge oder anderen unrechtmäßigen Eingriffen gegen die Sicherheit dieser Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, von Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen unterstützen sich die Vertragsparteien gegeneinander durch einen erleichterten Informationsfluss und andere geeignete Maßnahmen zur raschen und sicheren Beendigung eines solchen Zwischenfalls oder einer solchen Gefahr.

(6) 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. Wird innerhalb von dreißig (30) Tagen nach dem Datum eines solchen Ersuchens keine zufriedenstellende Einigung erzielt, so stellt dies einen Grund dafür dar, die Betriebsgenehmigung und die technischen Erlaubnisse der Luftfahrtunternehmen dieser Vertragspartei vorzuenthalten, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Bei Vorliegen eines Notfalls kann eine Vertragspartei vor Ablauf der dreißig (30) Tage vorläufige Maßnahmen ergreifen.

ARTIKEL 15

Bereitstellung von Statistiken

Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei übermitteln den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen regelmäßig oder anderweitig statistische Angaben, die zur Überprüfung der von den benannten Luftfahrtunternehmen der in diesem Artikel zuerst genannten Vertragspartei auf den vereinbarten Diensten bereitgestellten Kapazität in angemessener Weise erforderlich sind. Diese Erklärungen müssen alle Angaben enthalten, die zur Feststellung des Umfangs des von diesen Luftfahrtunternehmen bei den vereinbarten Diensten beförderten Verkehrs und der Herkunfts- und Bestimmungsorte dieses Verkehrs erforderlich sind

ARTIKEL 16

Geschäftsmöglichkeiten

- (1) Auf der Grundlage der Gegenseitigkeit ist das benannte Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei berechtigt, im Einklang mit den Gesetzen und Vorschriften über Einreise, Aufenthalt und Beschäftigung der anderen Vertragspartei ihr eigenes Führungs-, Technik-, Betriebs- und sonstiges Fachpersonal, das für die Erbringung von Luftverkehrsdiensten erforderlich ist, in das Gebiet der anderen Vertragspartei zu bringen und dort zu vorzuhalten.
- (2) Die benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei haben das Recht, sich am Verkauf von Luftbeförderungen im Gebiet der anderen Vertragspartei zu beteiligen, und zwar entweder unmittelbar oder durch Vermittler, die von dem benannten Luftfahrtunternehmen ernannt wurden. Die benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei haben das Recht, diese Beförderungen in frei konvertierbarer Währung oder in Landeswährung zu verkaufen, und jede Person kann diese Beförderungen in frei konvertierbarer Währung oder in Landeswährung erwerben.
- (3) Die benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei haben das Recht, die Dienste und das Personal jeder anderen Organisation, jedes anderen Unternehmens oder jedes anderen Luftfahrtunternehmens in Anspruch zu nehmen, das im Gebiet der anderen Vertragspartei tätig ist.
- (4) Das Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei hat das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei Büros für die Förderung und den Verkauf von internationalen Luftverkehrsdiensten einzurichten.
- (5) 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 diese von den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien die Genehmigung erhalten haben, das Luftfahrzeug (oder Luftfahrzeug und Besatzung) auf dieser Grundlage einzusetzen.

ARTIKEL 17

Kooperationsvereinbarungen

(1) Beim Betrieb oder Anbieten der vereinbarten Dienste auf den festgelegten Strecken kann jedes benannte Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei Marketing-Kooperationsvereinbarungen wie Joint Ventures, Blocked-Space- oder Code-Sharing-Vereinbarungen eingehen, und zwar mit:

- (a) jedem Luftfahrtunternehmen einer der Parteien;
- (b) einem Luftfahrtunternehmen eines Drittlandes; und
- (c) einem Landtransportanbieter eines beliebigen Landes,

sofern alle an diesen Vereinbarungen beteiligten Luftfahrtunternehmen

- (i) über die entsprechende Genehmigung verfügen; und
- (ii) die Anforderungen erfüllen, die normalerweise für solche Vereinbarungen gelten.

(2) Die Vertragsparteien vereinbaren, die erforderlichen Maßnahmen zur Sicherstellung zu ergreifen, dass die Verbraucher in Bezug auf Code-Sharing-Flüge, die in ihr Hoheitsgebiet oder aus ihrem Hoheitsgebiet durchgeführt werden, umfassend informiert und geschützt sind und dass der Käufer mindestens an der Verkaufsstelle oder in jedem Fall vor dem Einsteigen darüber informiert wird, welcher Transportanbieter jeden Abschnitt der Dienstleistung durchführen wird, und der Käufer die notwendigen Informationen auch auf folgende Weise erhält:

(a) Mündlich und, wenn möglich, schriftlich zum Zeitpunkt der Buchung;

(b) Schriftlich auf dem Flugschein selbst und/oder (falls dies nicht möglich ist) auf einem dem Flugschein beigefügten Flugstreckendokument oder einem anderen Dokument, das den Flugschein ersetzt, wie z. B. einer schriftliche Bestätigung, einschließlich dem Hinweis, an wen man sich bei einem Problem wenden kann, und einer eindeutigen Angabe, welche Fluggesellschaft im Falle eines Schadens oder Unfalls zuständig ist.

(3) Die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien können die benannten Luftfahrtunternehmen dazu verpflichten, geplante Kooperationsvereinbarungen vor deren beabsichtigter Einführung zur Genehmigung einzureichen.

(4) Ungeachtet anderer Bestimmungen dieses Abkommens dürfen Luftfahrtunternehmen und indirekte Anbieter von Frachtbeförderungsdiensten beider Vertragsparteien ohne Einschränkung im Zusammenhang mit dem internationalen Luftverkehr für Fracht von oder zu beliebigen Punkten in den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien oder in Drittländern, einschließlich der Beförderung zu und von allen Flughäfen mit Zolleinrichtungen, und gegebenenfalls einschließlich des Rechts, Fracht unter Zollverschluss unter Beachtung der geltenden Gesetze und Vorschriften zu befördern, eingesetzt werden. Diese Fracht hat, gleich ob sie auf dem Land- oder Luftweg befördert wird, Zugang zu den Zollabfertigungsverfahren und -einrichtungen des Flughafens. Die Luftfahrtunternehmen können wählen, ob sie den Landtransport selbst durchzuführen oder ihn durch Vereinbarungen mit anderen Landtransportunternehmen, einschließlich des Landtransports durch andere Luftfahrtunternehmen und indirekte Anbieter von Frachttransporten, bereitstellen. Solche

intermodalen Frachtdienste können zu einem einzigen Gesamtpreis für den kombinierten Luft- und Landtransport angeboten werden, vorausgesetzt, dass die Versender nicht über die tatsächlichen Umstände eines solchen Transports getäuscht werden.

ARTIKEL 18

Bestimmungen zur Bodenabfertigung

(1) In Übereinstimmung mit den Gesetzen und Vorschriften jeder Vertragspartei 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 Gesetze und Vorschriften in Bezug auf die Bodenabfertigung im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei die Auslagerung dieser Dienste oder eine Selbstabfertigung entweder verbieten oder einschränken, ist jedes benannte Luftfahrtunternehmen hinsichtlich seines Zugangs zur Selbstabfertigung sowie zu Bodenabfertigungsdiensten durch einen oder mehrere Anbieter diskriminierungsfrei zu behandeln und unterliegt den Sachzwängen, die sich aus der Knappheit von Flughafenflächen und aus Sicherheits- und Schutzgründen ergeben.

(2) „Selbstabfertigung“ bedeutet, dass der Flughafennutzer eine oder mehrere Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten unmittelbar für sich selbst erbringt und keinerlei Verträge, ganz gleich welcher Art, 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 einzelne Körperschaft eine Mehrheitsbeteiligung an beiden Flughafennutzern hält.

ARTIKEL 19

Besteuerung

(1) Gewinne aus dem Betrieb von Luftfahrzeugen im internationalen Verkehr dürfen nur im Hoheitsgebiet der Vertragspartei besteuert werden, in dem sich der Ort der tatsächlichen Geschäftsleitung des Unternehmens befindet.

(2) Das Kapital, das durch im internationalen Verkehr betriebene Luftfahrzeuge und durch zum Betrieb dieser Luftfahrzeuge gehörendes bewegliches Vermögen repräsentiert wird, darf nur im Hoheitsgebiet der Vertragspartei besteuert werden, in dem sich der Ort der tatsächlichen Geschäftsleitung des Unternehmens befindet.

(3) Besteht zwischen den Vertragsparteien ein besonderes Abkommen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung hinsichtlich Steuern vom Einkommen und vom Vermögen, so gehen die Bestimmungen dieses Abkommens vor.

ARTIKEL 20

Konsultationen

(1) Im Geiste einer engen Zusammenarbeit konsultieren die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien einander von Zeit zu Zeit, um die Umsetzung und die zufriedenstellende Einhaltung der Bestimmungen dieses Abkommens und der Anhänge sicherzustellen, und konsultieren einander bei Bedarf, um Änderungen daran vorzunehmen.

(2) Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen zu diesem Abkommen beantragen. Diese Konsultationen beginnen zum frühestmöglichen Zeitpunkt, spätestens jedoch dreißig (30) Tage nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei, sofern nichts anderes vereinbart wurde.

ARTIKEL 21

Beilegung von Streitigkeiten

(1) Entstehen zwischen den Vertragsparteien Streitigkeiten bezüglich der Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens und seiner Anhänge, versuchen die Vertragsparteien zunächst, diese Streitigkeiten durch Konsultation beizulegen.

(2) Gelingt es den Vertragsparteien nicht, die Streitigkeit auf dem Verhandlungswege beizulegen, können sie diese an eine Person oder Stelle verweisen, auf die sie sich einigen können, oder sie wird auf Ersuchen einer der Vertragsparteien einem aus drei Schiedsrichtern bestehenden Gericht zur Entscheidung vorgelegt, das wie folgt eingesetzt wird:

(a) Innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Eingang eines Antrags auf ein Schiedsverfahren ernennt jede Vertragspartei eine/n Schiedsrichtenden. Ein Staatsangehöriger eines Drittstaates, der als Präsident des Schiedsgerichts fungiert, wird innerhalb von sechzig (60) Tagen nach der Ernennung des zweiten Schiedsrichtenden von den beiden Schiedsrichtenden einvernehmlich zum/zur dritten Schiedsrichtenden ernannt;

(b) Ist innerhalb der oben genannten Fristen keine Ernennung erfolgt, kann jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ersuchen, die erforderliche Ernennung innerhalb von dreißig (30) Tagen vorzunehmen. Hat der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der Vertragsparteien, nimmt der dienstälteste Vizepräsident, der aus diesem Grund nicht ausgeschlossen ist, die Ernennung vor.

(3) Sofern in diesem Artikel nichts anderes bestimmt ist oder die Vertragsparteien nichts anderes vereinbart haben, legt das Gericht die Grenzen seiner Zuständigkeit fest und bestimmt sein eigenes Verfahren. Auf Anweisung des Gerichts oder auf Antrag einer der Vertragsparteien findet spätestens dreißig (30) Tage nach der vollständigen Konstituierung des Gerichts eine Konferenz statt, um die genauen Streitfragen und die spezifischen Verfahren festzulegen.

(4) Sofern von den Vertragsparteien nichts anderes vereinbart oder vom Schiedsgericht nichts anderes vorgeschrieben wurde, reicht jede Vertragspartei innerhalb von fünfundvierzig (45) Tagen nach der vollständigen Konstituierung des Schiedsgerichts ein Memorandum ein. Jede Vertragspartei kann innerhalb von sechzig (60) Tagen nach Einreichung des Memorandums der anderen Vertragspartei eine Antwort vorlegen. Das Schiedsgericht nimmt auf Antrag einer der Vertragsparteien oder nach eigenem Ermessen innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Fälligkeit der Antworten eine Anhörung vor.

(5) Das Schiedsgericht wird sich bemühen, innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Abschluss der Anhörung oder, falls keine Anhörung stattfindet, innerhalb von dreißig (30) Tagen nach dem Datum der Einreichung beider Antworten eine schriftliche Entscheidung zu treffen. Die Entscheidung wird mit Stimmenmehrheit getroffen.

(6) Die Vertragsparteien können innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Erhalt des Schiedsspruchs um eine Klarstellung des Schiedsspruchs bitten, die innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach dem entsprechenden Ersuchen vorzunehmen ist.

(7) Kosten des Schiedsverfahrens und die Aufteilung der Kosten auf die jeweiligen Parteien werden vom Schiedsgericht festgelegt.

(8) Der Schiedsspruch des Schiedsgerichts ist endgültig und für die Vertragsparteien bindend, sofern sie nichts anderes vereinbaren.

ARTIKEL 22

Multilaterales Abkommen

Treten beide Vertragsparteien einem multilateralen Übereinkommen bei, das von diesem Abkommen erfasste Angelegenheiten regelt, so werden sie darüber beraten, ob dieses Abkommen überarbeitet werden sollte, um dem multilateralen Übereinkommen Rechnung zu tragen

ARTIKEL 23

Änderungen

Hält eine Vertragspartei eine Änderung einer Bestimmung dieses Abkommens für wünschenswert, so tritt diese Änderung, sofern sie zwischen den Vertragsparteien vereinbart wurde und erforderlichenfalls nach Konsultationen gemäß Artikel 20 (Konsultationen) zu diesem Abkommen, am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Datum der zuletzt eingegangenen Note in Kraft, wenn sie durch einen diplomatischen Notenwechsel zwischen den Vertragsparteien bestätigt wird, in dem zugesagt wird, dass alle für das Inkrafttreten der Änderung erforderlichen internen Verfahren abgeschlossen sind.

ARTIKEL 24
Beendigung/Kündigung

(1) Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit auf diplomatischem Wege schriftlich ihre Entscheidung mitteilen, dieses Abkommen zu kündigen: Gleichzeitig ist dem Generalsekretär der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation eine Kopie der Kündigung zu übermitteln.

(2) Falls eine solche Kündigung erfolgt, endet dieses 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 beim Generalsekretär der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation als eingegangen.

ARTIKEL 25
Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO)

Dieses Abkommen und sämtliche seiner Änderungen werden bei Inkrafttreten von Österreich bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert.

ARTIKEL 26
Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Datum der zuletzt eingegangenen diplomatischen Note in Kraft, in der die Vertragsparteien einander den Abschluss der für das Inkrafttreten des Abkommens erforderlichen internen Verfahren bestätigen.

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

Dieses Abkommen wurde am _____ in ____ Ausfertigung in deutscher und englischer Sprache unterzeichnet, wobei jeder der Texte authentisch ist. Im Falle unterschiedlicher Auslegung von Bestimmungen dieses Abkommens ist der englische Text maßgebend.

.....
Für die Österreichische Bundesregierung

.....
Für die Regierung von Jamaika

**ANHANG I
STRECKENPLÄNE**

Abschnitt 1:

Von der/den benannten Fluggesellschaft(en) Jamaikas bediente Strecken.

AUSGANGS- PUNKTE	VON	ZWISCHEN- PUNKTE	NACH	WEITERE PUNKTE
Beliebige Punkte	Beliebige Punkte in Jamaika	Beliebige Punkte	Beliebige Punkte in Österreich	Beliebige Punkte

Von der/den benannten Fluggesellschaft(en) Österreichs bediente Strecken

AUSGANG SPUNKTE	VON	ZWISCHENPUNKTE	NACH	WEITERE PUNKTE
Beliebige Punkte	Beliebige Punkte in Österreich	Beliebige Punkte	Beliebige Punkte in Jamaika	Beliebige Punkte

Abschnitt 2:

(1) Zwischenlandepunkte und darüber hinaus liegende Punkte können von der/den benannten Fluggesellschaft(en) jeder Vertragspartei angefliegen werden, ohne dass Verkehrsrechte der fünften Freiheit des Luftverkehrs ausgeübt werden müssen.

(2) Die Ausübung von Verkehrsrechten der fünften Freiheit kann von den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien vereinbart werden.

(3) Die benannten Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien können auf allen Strecken eigene Zwischenlanderechte ausüben.

(4) Die benannten Luftfahrtunternehmen Jamaikas können alle Frachtdienste zwischen Österreich und jedem beliebigen Punkt und die benannten Luftfahrtunternehmen Österreichs können alle Frachtdienste zwischen Jamaika und jedem beliebigen Punkt oder Punkten abwickeln.

Abschnitt 3:

Operative Flexibilität

Die benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei können auf einzelnen oder allen Flügen einen Zwischenlandepunkt und/oder einen Ort hinter dem Zwischenlandepunkt auslassen, sofern die vereinbarten Dienste auf dieser Strecke im Gebiet dieser Vertragspartei beginnen und enden.

ANHANG II

Liste der CARICOM-Mitgliedstaaten, auf die in Artikel 4 (Benennung und Zulassung von Luftfahrtunternehmen) und Artikel 5 (Widerruf oder Aussetzung von Betriebsgenehmigungen) dieses Abkommens Bezug genommen wird

Antigua und Barbuda
Commonwealth der Bahamas
Barbados
Belize
Commonwealth von Dominica
Grenada
Republik Guyana
Haiti
Jamaika
St. Kitts und Nevis
St. Lucia
St. Vincent und die Grenadinen
Republik Surinam
Republik Trinidad und Tobago