LUFTVERKEHRSABKOMMEN
ZWISCHEN
DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG
UND
DER REGIERUNG DER DOMINIKANISCHEN REPUBLIK

Artikel 1 Begriffsbestimmungen

Artikel 2 Einräumung von Rechten

Artikel 3 Benennung und Widerruf

Artikel 4 Anwendbarkeit von Gesetzen und Vorschriften

Artikel 5 Befreiung von Zöllen und anderen Abgaben

Artikel 6 Besteuerung

Artikel 7 Nutzungsentgelte

Artikel 8 Verkehr im direkten Transit

Artikel 9 Anerkennung von Bescheinigungen und Lizenzen

Artikel 10 Preisgestaltung

Artikel 11 Handelsvertretung und Chancen

Artikel 12 Kapazität und fairer Wettbewerb

Artikel 13 Flugsicherheit

Artikel 14 Sicherheit der Luftfahrt

Artikel 15 Soziale Aspekte

Artikel 16 Umweltschutz

Artikel 17 Bereitstellung von Statistiken

Artikel 18 Konsultationen

Artikel 19 Änderungen

Artikel 20 Beilegung von Streitigkeiten

Artikel 21 Beendigung

Artikel 22 Registrierung

Artikel 23 Inkrafttreten

Anhang

LUFTVERKEHRSABKOMMEN

ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG
UND DER REGIERUNG DER DOMINIKANISCHEN REPUBLIK

Die österreichische Bundesregierung und die Regierung der Dominikanischen Republik, nachstehend "Vertragsparteien" genannt, als Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt;

in dem Wunsch, auf sichere und geordnete Weise internationale Luftverkehrsdienste zu organisieren und die internationale Zusammenarbeit in Bezug auf diese Dienste so weit wie möglich zu fördern; und

in Bekräftigung der Bedeutung des Umweltschutzes für die Entwicklung und Umsetzung der internationalen Luftverkehrspolitik; und

in dem Wunsch, ein Abkommen zur Förderung der Entwicklung von (geplanten) Luftverkehrsdiensten zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen,

sind wie folgt übereingekommen:

ARTIKEL 1
BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Für die Zwecke dieses Abkommens bezeichnet der Ausdruck

a) Der Ausdruck "Luftfahrtbehörden" bezeichnet im Falle Österreichs das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur und im Falle der Dominikanischen Republik das Zivilluftfahrtamt oder in beiden Fällen jede Person oder Stelle, die derzeit zur Wahrnehmung von Aufgaben durch die genannten Behörden oder ähnlichen Aufgaben befugt ist;

b) Der Begriff „vereinbarte Dienste“ bezeichnet grenzüberschreitende Linienflugdienste auf der/den im Anhang zu diesem Abkommen angegebenen Strecke(n) für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post, getrennt oder in Kombination gemäß den vereinbarten Kapazitätsrechten;

c) Der Ausdruck "Übereinkommen" bezeichnet das am siebten Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, einschließlich aller nach Artikel 90 jenes Übereinkommens angenommenen Anhänge und jeder Änderung der Anhänge oder des Übereinkommens nach dessen Artikeln 90 und 94 Buchstabe a, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien gelten;

d) Der Ausdruck "Anhang" bezeichnet den Anhang dieses Abkommens. Der Anhang ist integraler Bestandteil des Abkommens, und alle Bezugnahmen auf das Abkommen enthalten einen Verweis auf den Anhang, sofern nichts anderes bestimmt ist;

e) Der Begriff „Kapazität“ in Bezug auf vereinbarte Dienste bezeichnet die verfügbare Nutzlast des für solche Dienste eingesetzten Luftfahrzeugs, multipliziert mit der Frequenz, die dieses Luftfahrzeug während eines bestimmten Zeitraums auf einer Strecke oder einem Streckenabschnitt betreibt;

f) Die Begriffe "Flugdienst", "internationaler Flugdienst", "Fluglinie" und „Landung für nicht verkehrsbezogene Zwecke" haben die ihnen in Artikel 96 des Übereinkommens zugewiesene Bedeutung;

g) Der Ausdruck "benannte Fluggesellschaft" bezeichnet jede Fluggesellschaft, die gemäß Artikel 3 dieses Abkommens benannt und zugelassen wurde;

h) Der Begriff „intermodaler Verkehr“ bezeichnet die öffentliche Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post mit Luftfahrzeugen und einem oder mehreren oberirdischen Verkehrsträgern getrennt oder in Kombination gegen Entgelt oder Miete;

i) Der Begriff "Preis" bedeutet:

i) "Flugpreise", die den Fluggesellschaften oder ihren Agenten oder anderen Ticketverkäufern für die Beförderung von Fluggästen und Gepäck im Luftverkehr zu zahlen sind, sowie alle Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich der Vergütung und der Bedingungen, die Agenturen und anderen Hilfsdiensten angeboten werden; und

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

Diese Begriffsbestimmung umfasst gegebenenfalls die Überlandbeförderung im Zusammenhang mit dem internationalen Luftverkehr und die Bedingungen, denen ihre Anwendung unterliegt;

j) Der Begriff "Selbstabfertigung" bezeichnet eine Situation, in der der Flughafennutzer unmittelbar eine oder mehrere Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten erbringt und mit einem Dritten keinen Vertrag über die Erbringung solcher Dienste schließt; Für die Zwecke dieser Begriffsbestimmung gelten Flughafennutzer untereinander nicht als dritte Vertragsparteien, wenn

a) der eine die Mehrheit im anderen hält oder

b) ein einzelnes Organ eine Mehrheitsbeteiligung an jedem hat;

k) Der Begriff „spezifizierte Strecke“ bezeichnet eine im Anhang dieses Abkommens angegebene Strecke;

l) Der Begriff „staatliche Subvention oder Unterstützung“ bezeichnet die direkte oder indirekte diskriminierende Unterstützung einer benannten Fluggesellschaft durch den Staat oder durch eine vom Staat benannte oder kontrollierte öffentliche oder private Einrichtung. Sie kann ohne Einschränkung die Aufrechnung von Betriebsverlusten umfassen; die Bereitstellung von Kapital, nicht rückzahlbaren Zuschüssen oder Darlehen zu privilegierten Konditionen; die Gewährung finanzieller Vergünstigungen durch den Verzicht auf Gewinne oder die Rückforderung fälliger Beträge; Verzicht auf eine normale Rendite der verwendeten öffentlichen Mittel; Steuerbefreiungen; Ausgleich der von den Behörden auferlegten finanziellen Belastungen; oder diskriminierender Zugang zu Flughafeneinrichtungen, Kraftstoffen oder anderen angemessenen Einrichtungen, die für den normalen Betrieb von Luftverkehrsdiensten erforderlich sind;

m) Der Begriff „Gebiet“ hat die Bedeutung des Artikels 2 des Übereinkommens wie folgt: „Das Hoheitsgebiet eines Staates gilt als angrenzende Landgebiete und Hoheitsgewässer unter der Souveränität, der Oberhoheit, dem Schutz oder dem Mandat dieses Staates.“ Der Begriff „Souveränität“ hat die Bedeutung des Artikels 1 des Übereinkommens wie folgt: „die Vertragsstaaten anerkennen, dass jeder Staat die vollständige und ausschließliche Souveränität über den Luftraum über seinem Hoheitsgebiet hat“.

n) Der Begriff „Nutzungsentgelte“ bezeichnet eine Gebühr, die den Fluggesellschaften für die Bereitstellung von Flughafeninfrastruktur, Flughafenumwelt-, Flugsicherungs- oder Luftsicherheitseinrichtungen oder -diensten, einschließlich damit verbundener Dienste und Einrichtungen, auferlegt wird;

o) Bezugnahmen in diesem Abkommen auf Staatsangehörige der Republik Österreich gelten als Bezugnahmen auf Staatsangehörige der Mitgliedstaaten der Europäischen Union;

p) Bezugnahmen in diesem Abkommen auf Luftfahrtunternehmen der Republik Österreich gelten als Bezugnahmen auf von der Republik Österreich benannte Luftfahrtunternehmen;

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

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

ARTIKEL 2
EINRÄUMUNG VON RECHTEN

1. Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen festgelegten Rechte für den Betrieb grenzüberschreitender Linienflugdienste auf den im Anhang dieses Abkommens genannten Strecken.

2. Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Abkommens genießen die von jeder Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen beim Betrieb der vereinbarten Dienste auf den festgelegten Strecken folgende Rechte:

a) das Recht, das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen („erste Freiheitsrechte“) und

b) das Recht, in seinem Hoheitsgebiet zu nicht verkehrsbezogenen Zwecken Halt zu machen („zweite Freiheit“).

c) das Recht, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei an den im Anhang genannten Punkten Halt zu machen, um Fluggäste, Gepäck, Fracht einschließlich Post getrennt oder in Kombination, die für oder von den Punkten im Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei bestimmt sind, an- und auszusteigen („Rechte der dritten und vierten Freiheit“).

3. Die Gewährung von Verkehrsrechten nach Absatz 2 umfasst nicht die Gewährung des Rechts zur Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post zwischen Punkten im Hoheitsgebiet der Vertragspartei, die die Rechte und Punkte im Hoheitsgebiet eines Drittlands gewährt, oder umgekehrt („fünfte Freiheitsrechte“). Verkehrsrechte der fünften Freiheit werden nur auf der Grundlage der Genehmigung der Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien gemäß dem Anhang gewährt.

4. Absatz 2 gewährt den von einer Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen nicht das Privileg, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck und Fracht, einschließlich Post, gegen Entgelt oder gegen Miete an Bord zu nehmen, die für einen anderen Ort im Hoheitsgebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind („Kabotage“).

ARTIKEL 3
BENENNUNG UND WIDERRUF

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

2. Diese Benennung erfolgt durch schriftliche Mitteilung zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien auf diplomatischem Wege.

3. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von dem von der anderen Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen verlangen, dass es nachweist, dass es in der Lage ist, die Bedingungen zu erfüllen, die nach den Gesetzen und sonstigen Vorschriften für die Durchführung internationaler Luftverkehrsdienste durch die genannten Behörden im Einklang mit den Bestimmungen des Übereinkommens vorgeschrieben sind.

4. Nach Erhalt einer solchen Benennung erteilt die andere Vertragspartei die entsprechenden Genehmigungen und Genehmigungen mit minimaler Verfahrensverzögerung, sofern

a) Bei einem von der Republik Österreich benannten Luftfahrtunternehmen:

(i) es 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 eine wirksame gesetzliche Kontrolle

über das Luftfahrtunternehmen ausübt und aufrechterhält und die zuständige Luftfahrtbehörde in der Benennung eindeutig angegeben ist; und

(iii) das Luftfahrtunternehmen sich unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder Staaten der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder Staatsangehörigen dieser Staaten befindet und von diesen tatsächlich kontrolliert wird.

(iv) das Luftfahrtunternehmen, das in der Lage ist, die Bedingungen zu erfüllen, die in den Gesetzen und sonstigen Vorschriften festgelegt sind, die normalerweise für die Durchführung internationaler Luftverkehrsdienste durch die Vertragspartei, die die Benennung erhält, gelten.

b) Im Falle einer von der Dominikanischen Republik benannten Fluggesellschaft:

(i) es ist im Hoheitsgebiet der Dominikanischen Republik niedergelassen und verfügt über eine gültige Betriebsgenehmigung gemäß dem geltenden Recht der Dominikanischen Republik; und

(ii) die Dominikanische Republik übt eine wirksame behördliche Kontrolle über die Fluggesellschaft aus und behält diese bei und ist für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständig; und

(iii) Die Fluggesellschaft befindet sich direkt oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum der Dominikanischen Republik und/oder ihrer Staatsangehörigen.

(iv) das Luftfahrtunternehmen, das in der Lage ist, die Bedingungen zu erfüllen, die in den Gesetzen und sonstigen Vorschriften festgelegt sind, die normalerweise für die Durchführung internationaler Luftverkehrsdienste durch die Vertragspartei, die die Benennung erhält, gelten.

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

a) Bei einer von der Republik Österreich benannten Fluggesellschaft:

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

(ii) der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige Mitgliedstaat der Europäischen Union keine wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen ausübt oder aufrechterhält oder die zuständige Luftfahrtbehörde in der Benennung nicht eindeutig angegeben ist; oder

(iii) das Luftfahrtunternehmen sich weder unmittelbar noch mehrheitlich im Eigentum von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder von Staatsangehörigen dieser Staaten befindet oder von diesen tatsächlich kontrolliert wird.

b) Im Falle einer von der Dominikanischen Republik benannten Fluggesellschaft:

(i) es nicht im Hoheitsgebiet der Dominikanischen Republik niedergelassen ist oder keine gültige Betriebsgenehmigung gemäß dem geltenden Recht der Dominikanischen Republik besitzt; oder

(ii) die Dominikanische Republik keine wirksame behördliche Kontrolle über die Fluggesellschaft ausübt oder nicht aufrechterhält oder die Dominikanische Republik nicht für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses verantwortlich ist; oder

(iii) die Fluggesellschaft nicht direkt oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum der Dominikanischen Republik steht oder nicht tatsächlich von der Dominikanischen Republik und/oder ihren Staatsangehörigen kontrolliert wird.

6. Wenn eine Fluggesellschaft gemäß diesem Artikel so benannt und zugelassen wurde, kann sie jederzeit mit dem Betrieb der vereinbarten Dienste gemäß den Bestimmungen dieses Abkommens beginnen.

7. Die in Absatz 1 dieses Artikels aufgeführten Rechte werden nur nach Konsultationen zwischen den Luftfahrtbehörden im Einklang mit Artikel 18 (Konsultationen) dieses Abkommens ausgeübt, es sei denn, ein sofortiges Tätigwerden ist unerlässlich, um einen Verstoß gegen die oben genannten Gesetze und Vorschriften zu verhindern, oder es bedarf eines fairen Wettbewerbs, der Sicherheit oder des Schutzes gemäß den Bestimmungen des Artikels 12 (Kapazität und fairer Wettbewerb), des Artikels 13 (Flugsicherheit) oder des Artikels 14 (Sicherheit im Luftverkehr).

ARTIKEL 4
ANWENDBARKEIT VON GESETZEN UND VORSCHRIFTEN

1. Die Rechts- und Verwaltungsvorschriften einer Vertragspartei gelten für die Navigation und den Betrieb der Luftfahrzeuge der von der anderen Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmen bei der Einreise in das Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei, beim Überfliegen, beim Aufenthalt und beim Abflug aus dem Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei.

2. Die Rechts- und Verwaltungsvorschriften einer Vertragspartei über die Einreise in ihr Hoheitsgebiet, den Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet und die Ausreise aus ihrem Hoheitsgebiet von Fluggästen, Besatzungsmitgliedern, Fracht oder Post, wie Formalitäten in Bezug auf die Ein- und Ausreise, Auswanderung, Einwanderung, Zoll, Gesundheit und Quarantäne, gelten für Fluggäste, Besatzungsmitglieder, Fracht und Post, die von Luftfahrzeugen der von der anderen Vertragspartei bezeichneten Luftfahrtunternehmen befördert werden, während sie sich im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei befinden.

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

4. Jede Vertragspartei rückübernimmt zur Vernehmung eine Person in ihr Hoheitsgebiet, die sich vor dem Einsteigen in ihrem Hoheitsgebiet aufgehalten hat und die für unzulässig befunden und somit am Bestimmungsflughafen die Einreise verweigert wurde. Ist eine für unzulässig befundene Person nicht oder nicht mehr im Besitz ihrer Reisedokumente oder sind ihre Reisedokumente vernichtet worden, so nimmt eine Vertragspartei stattdessen ein von den Behörden der anderen

Vertragspartei ausgestelltes Dokument an, das die Umstände des Fluggasteinstiegs und Ankunft bescheinigt.

5. Jede Vertragspartei übermittelt der anderen Vertragspartei auf Verlangen Abschriften der in diesem Artikel genannten einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften.

ARTIKEL 5
BEFREIUNG VON ZÖLLEN UND ANDEREN ABGABEN

1. Luftfahrzeuge, die von der/den von jeder Vertragspartei benannten Fluggesellschaft(en) im internationalen Verkehr betrieben werden, sowie deren reguläre Ausrüstung, Treibstoff- und Schmierstofflieferungen und die an Bord befindlichen Luftfahrzeuglager (einschließlich Lebensmittel, Getränke und Tabakwaren) sind von allen Zöllen, Inspektionsgebühren und sonstigen Zöllen oder Steuern befreit, wenn sie im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ankommen, sofern diese Ausrüstungen und Vorräte bis zu ihrer Wiederausfuhr an Bord des Luftfahrzeugs verbleiben.

2. Darüber hinaus sind von denselben Zöllen und Steuern befreit, mit Ausnahme von Abgaben, die der erbrachten Dienstleistung entsprechen:

a) Luftfahrzeugvorräte, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei innerhalb der von den zuständigen Behörden dieser Vertragspartei festgelegten Grenzen an Bord genommen werden, und zur Verwendung an Bord des auf einer bestimmten Strecke der anderen Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeugs;

b) Ersatzteile, die in das Gebiet einer Vertragspartei für die Instandhaltung oder Reparatur von Luftfahrzeugen verbracht werden, die von dem/den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei auf einer bestimmten Strecke eingesetzt werden;

c) Kraftstoffe und Schmierstoffe, die zur Lieferung von Luftfahrzeugen bestimmt sind, die von den bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei auf einer

bestimmten Strecke betrieben werden, auch wenn diese Lieferungen auf dem Teil der Reise verwendet werden sollen, der über dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, in der sie an Bord genommen werden, durchgeführt wird. Dieses Abkommen hindert die Republik Österreich nicht daran, auf Kraftstoff, der im Hoheitsgebiet der Republik Österreich zur Verwendung in einem Luftfahrzeug einer benannten Fluggesellschaft der Dominikanischen Republik geliefert wird, das zwischen einem Punkt im Hoheitsgebiet der Republik Österreich und einem anderen Punkt im Hoheitsgebiet der Republik Österreich oder im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats der Europäischen Union operiert, unterschiedslos Steuern, Abgaben, Zölle, Gebühren oder Abgaben zu erheben.

Die unter den Buchstaben a, b und c dieses Absatzes genannten Vormaterialien können unter zollamtlicher Überwachung oder Kontrolle gehalten werden müssen.

3. Die reguläre Bordausrüstung sowie die an Bord des Luftfahrzeugs einer Vertragspartei zurückbehaltenen Materialien und Vorräte dürfen im Gebiet der anderen Vertragspartei nur mit Zustimmung der Zollbehörden dieser Vertragspartei entladen werden. In diesem Fall können sie unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden, bis sie gemäß den Zollvorschriften wiederausgeführt oder anderweitig entsorgt werden.

ARTIKEL 6
BESTEUERUNG

1. Jede Vertragspartei befreit auf der Grundlage der Gegenseitigkeit die bezeichneten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei von der Besteuerung der Einkünfte oder Gewinne, die diese Luftfahrtunternehmen im Gebiet der ersten Vertragspartei aus der Durchführung internationaler Luftverkehrsdienste erzielen, mit Ausnahme der Steuern, die auf den Gewinn aus Verkäufen von örtlichen Verkaufsstellen im Gebiet der ersten Vertragspartei anwendbar sind.

2. Kapital, das durch im internationalen Verkehr betriebene Luftfahrzeuge und bewegliche Sachen im Zusammenhang mit dem Betrieb solcher Luftfahrzeuge repräsentiert wird, kann nur im Gebiet der Vertragspartei besteuert werden, in der sich der Ort der tatsächlichen Geschäftsführung des Unternehmens befindet.

3. Besteht zwischen den Vertragsparteien ein besonderes Abkommen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen, so sind dessen Bestimmungen maßgebend.

ARTIKEL 7
NUTZUNGSENTGELTE

1. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass Nutzungsentgelte, die von ihren zuständigen Gebührenerhebungsbehörden oder -stellen den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei für die Nutzung der Flugnavigation und Flugverkehrskontrolle, der Flughafeninfrastruktur, der Luftsicherheit und damit zusammenhängender Einrichtungen und Dienste erhoben werden können, gerecht, angemessen, nicht ungerechtfertigt diskriminierend und gerecht auf die Kategorien von Nutzern aufgeteilt werden. Keine Vertragspartei darf den benannten Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei Zölle auferlegen oder deren Einhebung zulassen, die über die Zölle hinausgehen, die ihren eigenen Luftfahrtunternehmen auferlegt werden, die ähnliche internationale Dienstleistungen erbringen.

2. Die Gebühren für die Nutzung von Flughäfen, ihren Einrichtungen und anderen Einrichtungen und Dienstleistungen sowie alle Gebühren für die Nutzung von Flugsicherungs-, Kommunikations- und Dienstleistungseinrichtungen werden nach den Gesetzen und sonstigen Vorschriften jeder Vertragspartei festgesetzt.

3. Jede Vertragspartei fördert Konsultationen zwischen den zuständigen Gebührenerhebungsbehörden oder -stellen in ihrem Hoheitsgebiet und den Luftfahrtunternehmen und/oder ihren Vertretungsgremien, die die Dienste und Einrichtungen in Anspruch nehmen, und ermutigt die zuständigen Gebührenerhebungsbehörden oder -stellen und die Luftfahrtunternehmen oder ihre Vertretungsgremien, die Informationen auszutauschen, die erforderlich sind, um eine genaue Überprüfung der Angemessenheit der Gebühren im Einklang mit den Grundsätzen der Absätze 1 und 2 dieses Artikels zu ermöglichen. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass die zuständigen Gebührenerhebungsbehörden oder -stellen den Nutzern alle Vorschläge für Änderungen der Benutzungsgebühren in angemessener Weise mitteilen, damit diese Behörden die von den Nutzern geäußerten Ansichten berücksichtigen können, bevor Änderungen vorgenommen werden.

4. Keine Vertragspartei darf in Streitbeilegungsverfahren nach Artikel 20 (Beilegung von Streitigkeiten) dieses Abkommens als Verstoß gegen eine Bestimmung dieses Artikels angesehen werden, es sei denn,

a) sie nicht innerhalb einer angemessenen Frist eine Überprüfung der Gebühr oder der Praxis vornimmt, gegen die die andere Vertragspartei Beschwerde eingelegt hat; oder

b) sie nach einer solchen Überprüfung nicht alle in ihre Zuständigkeit fallenden Schritte unternimmt, um eine Belastung oder Praxis zu beheben, die mit diesem Artikel unvereinbar ist.

ARTIKEL 8
VERKEHR IM DIREKTEN TRANSIT

Fluggäste, Gepäck und Fracht, einschließlich Post, die sich im direkten Transit durch das Hoheitsgebiet einer der Vertragsparteien befinden und das für diesen Zweck reservierte Gebiet des Flughafens nicht verlassen, sind von Zöllen, Gebühren und ähnlichen Steuern befreit.

ARTIKEL 9
ANERKENNUNG DER BESCHEINIGUNGEN UND LIZENZEN

1. Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Lizenzen, die nach den Rechts- und Verwaltungsvorschriften einer Vertragspartei ausgestellt oder validiert wurden, einschließlich – im Falle der Republik Österreich – der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Europäischen Union, und die noch nicht abgelaufen sind, werden von der anderen Vertragspartei für die Zwecke der Durchführung der vereinbarten Dienste als gültig anerkannt, sofern diese Zeugnisse oder Lizenzen ausgestellt oder validiert wurden, die den im Übereinkommen festgelegten Mindestnormen entsprechen oder darüber liegen.

2. Absatz 1 gilt auch für ein von der Republik Österreich benanntes Luftfahrtunternehmen, dessen regulatorische Kontrolle von einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgeübt und aufrechterhalten wird.

3. Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, für Flüge über ihrem eigenen Hoheitsgebiet die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Lizenzen zu verweigern, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der anderen Vertragspartei oder einem anderen Staat erteilt oder validiert wurden.

ARTIKEL 10
PREISE

1. Jede Vertragspartei lässt zu, dass die Preise für Linienflugdienste von jedem Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage kommerzieller Erwägungen auf dem Markt festgelegt werden. Die Interventionen der Vertragsparteien beschränken sich auf:

a) Verhinderung unangemessen diskriminierender Preise oder Praktiken;
b) Schutz der Verbraucher vor Preisen, die aufgrund des Missbrauchs einer beherrschenden Stellung oder abgestimmter Verhaltensweisen zwischen Luftfahrtunternehmen unangemessen hoch oder restriktiv sind; und
c) Schutz der Luftfahrtunternehmen vor Preisen, die aufgrund direkter oder indirekter staatlicher Subventionen oder Unterstützung künstlich niedrig sind.

2. Preise für grenzüberschreitende Linienflüge zwischen den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien sind nicht zu erheben. Ungeachtet des Vorstehenden gewähren die Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien auf Anfrage weiterhin sofortigen Zugang zu Informationen über historische, bestehende und vorgeschlagene Preise in einer für diese Luftfahrtbehörden akzeptablen Weise und in einem für diese akzeptablen Format.

ARTIKEL 11
HANDELSVERTRETUNG UND MÖGLICHKEITEN

1. Vertretung der Fluggesellschaften

Den von jeder Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen ist folgendes gestattet:

a) im Gebiet der anderen Vertragspartei Büros für die Förderung des Luftverkehrs und den Verkauf von Flugtickets sowie nach den Rechtsvorschriften dieser anderen Vertragspartei andere Einrichtungen einzurichten, die für die Erbringung von Luftverkehrsdiensten erforderlich sind;

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

c) Dieser Personalbedarf kann nach Wahl der benannten Luftfahrtunternehmen durch eigenes Personal jeder Staatsangehörigkeit oder durch Inanspruchnahme der Dienste anderer Organisationen, Gesellschaften oder Luftfahrtunternehmen, die im Gebiet der anderen Vertragspartei tätig sind und zur Erbringung solcher Dienste im Gebiet dieser Vertragspartei befugt sind, erfüllt werden.

d) Die Vertreter und das Personal unterliegen den Gesetzen und sonstigen Vorschriften der anderen Vertragspartei. Im Einklang mit diesen Gesetzen und sonstigen Vorschriften erteilt jede Vertragspartei den in Absatz 1 genannten Vertretern und Bediensteten so bald wie möglich die erforderlichen Arbeitserlaubnisse, nationalen Arbeitsvisa, Aufenthaltstitel oder andere ähnliche Dokumente, sofern alle Voraussetzungen erfüllt sind.

d) Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Vertretung der von der anderen

Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen ihre Tätigkeiten ordnungsgemäß ausüben kann.

2. Verkauf, Umwandlung und Übertragung von Geldern und Einnahmen

a) Jede Fluggesellschaft jeder Vertragspartei kann den Verkauf von Luftverkehrsdiensten und damit zusammenhängenden Dienstleistungen im Gebiet der anderen Vertragspartei unmittelbar und/oder nach Ermessen der Fluggesellschaft über ihre Verkaufsvertreter, andere von der Fluggesellschaft benannte Vermittler, über eine andere Fluggesellschaft oder über das Internet durchführen. Jede Fluggesellschaft hat das Recht, solche Beförderungen und damit verbundene Dienstleistungen zu verkaufen, und jeder Person steht es frei, solche Beförderungen und Dienstleistungen in der Währung dieses Gebiets oder in frei konvertierbaren Währungen gemäß den lokalen Währungsvorschriften zu erwerben.

b) Jede Fluggesellschaft hat das Recht, in frei konvertierbare Währungen umzuwandeln und lokale Einnahmen aus dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei in ihr Heimatgebiet oder in das Land oder die Länder ihrer Wahl gemäß den geltenden Rechtsvorschriften zu überweisen. Umrechnung und Überweisung sind unverzüglich ohne Einschränkungen oder Besteuerung in Bezug auf sie zu dem amtlichen Wechselkurs zulässig, der für laufende Transaktionen und Überweisungen an dem Tag gilt, an dem der Beförderer den ursprünglichen Antrag auf Überweisung stellt.

c) Den Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei kann gestattet werden, lokale Ausgaben im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei in Landeswährung zu tragen, einschließlich Flughafengebühren, Treibstoffkäufen und anderen Annehmlichkeiten und Dienstleistungen sowie Gebühren für die Nutzung von Flugsicherungseinrichtungen, Kommunikations- und Flugdiensten gemäß den Gesetzen, Vorschriften und Vertragsbestimmungen jeder Vertragspartei.

3. Bodenabfertigung

Jede benannte Fluggesellschaft hat das Recht, ihre eigenen Bodenabfertigungsdienste ("Selbstabfertigung") im Gebiet der anderen Vertragspartei zu erbringen oder diese Dienste auf andere Weise ganz oder teilweise nach ihrer Wahl mit einem der für die Erbringung dieser Dienste zugelassenen Anbieter zu vereinbaren ("Drittabfertigung"). Wenn oder solange die für die Bodenabfertigung im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften die freie Vergabe dieser Dienstleistungen oder die Selbstabfertigung verhindern oder einschränken, wird jedes benannte Luftfahrtunternehmen hinsichtlich seines Zugangs zu Selbstabfertigungs- und Bodenabfertigungsdiensten, die von einem oder mehreren Anbietern erbracht werden, diskriminierungsfrei behandelt.

4. Leasing

Die benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei haben das Recht, die vereinbarten Dienstleistungen auf den festgelegten Strecken mit Luftfahrzeugen (oder Luftfahrzeugen und Besatzungen) zu erbringen, die von jedem Unternehmen, einschließlich anderer Luftfahrtunternehmen, gemietet werden, vorbehaltlich der Genehmigung der Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien zur Nutzung des Luftfahrzeugs (oder Luftfahrzeugs und Besatzungen) auf dieser Grundlage.

5. **Codesharing**

Bei der Durchführung oder Erbringung von Dienstleistungen im Rahmen dieses Abkommens kann jedes Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei Kooperationsvereinbarungen über Marketing schließen, z. B. Code-Sharing-Vereinbarungen mit

a) jede Fluggesellschaft oder jedes Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien; und

b) Luftfahrtunternehmen oder Luftfahrtunternehmen eines Drittlandes; und

c) oberirdische (Land- oder See-)Verkehrsunternehmen;

vorausgesetzt, dass i) alle beteiligten Luftfahrtunternehmen über die entsprechende Befugnis verfügen und ii) die Vereinbarungen die Anforderungen an Sicherheit und Wettbewerb erfüllen, die normalerweise für solche Vereinbarungen gelten. Bei Personenbeförderungen, die mit Codesharing verkauft werden, wird der Käufer an der Verkaufsstelle oder in jedem Fall vor dem Einsteigen darüber informiert, welche Beförderungsanbieter die einzelnen Sektoren des Dienstes betreiben werden.

6. Intermodaler Verkehr

Vorbehaltlich der Rechts- und Verwaltungsvorschriften jeder Vertragspartei ist es den benannten Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei gestattet, im Zusammenhang mit dem Luftverkehr alle intermodalen Beförderungen von oder nach Punkten im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien oder von Drittländern durchzuführen. Die Fluggesellschaften können sich dafür entscheiden, ihren eigenen intermodalen Verkehr durchzuführen oder ihn durch Vereinbarungen, einschließlich Code-Sharing, mit anderen Verkehrsträgern zu erbringen. Solche intermodalen Dienste können als Durchgangsdienst und zu einem einheitlichen Preis für den kombinierten Luftverkehr und den kombinierten intermodalen Verkehr angeboten werden, sofern die Fahrgäste und Verlader über die Anbieter des betreffenden Verkehrs informiert werden.

7. Wartung, Instandhaltung oder Reparatur von Flugzeugen

Jede benannte Fluggesellschaft hat das Recht, ihre eigenen Wartungs-, Wartungs- oder Reparaturleistungen an Luftfahrzeugen im Gebiet der anderen Vertragspartei zu erbringen oder diese Dienstleistungen auf andere Weise ganz oder teilweise nach ihrer Wahl mit einem der für die Erbringung solcher Dienstleistungen zugelassenen und auf den betreffenden Flughäfen zugelassenen Lieferanten zu vergeben. Wartung und Mängelbeseitigung können auch für Fluggesellschaften durchgeführt werden, bei denen

a) eine die Mehrheit in der anderen hält oder b) eine einzelne Stelle eine Mehrheit in jeder hält.

ARTIKEL 12
KAPAZITÄT UND FAIRER WETTBEWERB

1. Jede Vertragspartei gewährt den benannten Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien gerechte und gleiche Wettbewerbschancen bei der Erbringung des internationalen Luftverkehrs, der diesem Abkommen unterliegt

2. Jede Vertragspartei gestattet jedem benannten Luftfahrtunternehmen, die Häufigkeit und Kapazität des von ihr angebotenen internationalen Luftverkehrs auf der Grundlage kommerzieller Erwägungen auf dem Markt zu bestimmen. Im Einklang mit diesem Recht darf keine Vertragspartei das Verkehrsaufkommen, die Häufigkeit oder Regelmäßigkeit des Flugbetriebs oder das Luftfahrzeugmuster oder die Luftfahrzeugmuster, die von den von der anderen Vertragspartei benannten Luftfahrtunternehmen betrieben werden, einseitig begrenzen, es sei denn, dies ist aus zollrechtlichen, technischen, betrieblichen, Sicherheits-, Umwelt- oder Gesundheitsschutzgründen oder aus anderen in diesem Abkommen vorgesehenen Gründen erforderlich.

3. Von einer Vertragspartei benannte 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 jede Änderung derselben.
In besonderen Fällen kann diese Frist mit Zustimmung der genannten Behörden verkürzt werden.

4. Keine Vertragspartei gestattet ihrem benannten Luftfahrtunternehmen oder ihren benannten Luftfahrtunternehmen, entweder in Verbindung mit einem anderen Luftfahrtunternehmen oder einzeln Marktmacht in einer Weise zu missbrauchen, die

einen Wettbewerber erheblich schwächt oder einen Wettbewerber von einer Strecke ausschließt oder wahrscheinlich oder beabsichtigt.

5. Keine Vertragspartei darf staatliche Subventionen oder Unterstützungen für oder für ihre benannten Luftfahrtunternehmen oder Luftfahrtunternehmen in einer Weise gewähren oder zulassen, die die fairen und gleichen Chancen der Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei, im internationalen Luftverkehr zu konkurrieren, beeinträchtigen würde.

6. Bietet eine Vertragspartei einem benannten Luftfahrtunternehmen staatliche Subventionen oder Unterstützungen für im Rahmen dieses Abkommens erbrachte Dienstleistungen an, so fordert sie dieses Luftfahrtunternehmen auf, diese Subventionen oder Unterstützungen in seinen Büchern klar und getrennt auszuweisen.

7. Hat eine Vertragspartei begründete Bedenken, dass ihre benannten Luftfahrtunternehmen diskriminiert oder unlauteren Praktiken ausgesetzt sind oder dass eine von der anderen Vertragspartei in Betracht gezogene oder gewährte Subvention oder Unterstützung die faire und gleiche Chance der Luftfahrtunternehmen der ersten Vertragspartei, im internationalen Luftverkehr zu konkurrieren, beeinträchtigen oder beeinträchtigen würde, so können die Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei um unverzügliche Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ersuchen. Diese Konsultationen beginnen innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Eingang eines solchen Ersuchens einer Vertragspartei. Wird innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Beginn dieser Konsultationen keine zufriedenstellende Einigung erzielt, so stellt dies einen Grund dar, die Ausübung der in Artikel 2 (Gewährung von Rechten) dieser Vereinbarung genannten Rechte durch das von der anderen Vertragspartei benannte Luftfahrtunternehmen auszusetzen oder die Betriebsgenehmigung zu widerrufen oder die Bedingungen aufzuerlegen, die es für die Ausübung dieser Rechte für erforderlich hält.

ARTIKEL 13

FLUGSICHERHEIT

1. Jede Vertragspartei kann jederzeit um Konsultationen über Sicherheitsnormen in allen von der anderen Vertragspartei festgelegten Bereichen im Zusammenhang mit Flugpersonal, Luftfahrzeugen oder deren Betrieb ersuchen. Diese Konsultationen finden innerhalb von dreißig (30) Tagen nach dem Ersuchen statt.

2. Stellt eine Vertragspartei nach diesen Konsultationen fest, dass die andere Vertragspartei in einem solchen Bereich Sicherheitsnormen, die mindestens den zu diesem Zeitpunkt gemäß dem Übereinkommen festgelegten Mindestnormen entsprechen, nicht wirksam aufrechterhält und verwaltet, so notifiziert die erste Vertragspartei der anderen Vertragspartei diese Feststellungen und die Schritte, die sie für erforderlich hält, um diesen Mindestnormen zu entsprechen, und die andere Vertragspartei ergreift geeignete Abhilfemaßnahmen. Versäumt es die andere Vertragspartei, innerhalb von fünfzehn (15) Tagen oder einer gegebenenfalls vereinbarten längeren Frist geeignete Maßnahmen zu ergreifen, so ist dies ein Grund für die Anwendung von Artikel 3 (Bezeichnung und Widerruf) Absatz 5 dieses Abkommens.

3. Ungeachtet der in Artikel 33 des Übereinkommens genannten Verpflichtungen wird vereinbart, dass alle Luftfahrzeuge, die von den benannten Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei im Verkehr nach oder von dem Gebiet der anderen Vertragspartei betrieben werden, von den bevollmächtigten Vertretern der anderen Vertragspartei an Bord und in der Umgebung des Luftfahrzeugs einer Prüfung unterzogen werden können, um sowohl die Gültigkeit der Luftfahrzeugdokumente und der Dokumente seiner Besatzung als auch den offensichtlichen Zustand des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung (in diesem Artikel als „Rampeninspektion“ bezeichnet) zu überprüfen, sofern dies nicht zu einer unangemessenen Verzögerung führt.

4. Wenn eine solche Vorfeldinspektion oder eine Reihe von Vorfeldinspektionen zu Folgendem führt

a) ernsthafte Bedenken, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht den zu diesem Zeitpunkt gemäß dem Übereinkommen festgelegten Mindestnormen entspricht, oder

b) ernsthafte Bedenken, dass es an einer wirksamen Aufrechterhaltung und Verwaltung der zu diesem Zeitpunkt gemäß dem Übereinkommen festgelegten Sicherheitsstandards mangelt,

steht es der Vertragspartei, die die Inspektion durchführt, für die Zwecke des Artikels 33 des Übereinkommens frei, zu dem Schluss zu gelangen, dass die Anforderungen, nach denen das Zeugnis oder die Lizenzen für dieses Luftfahrzeug oder für die Besatzung dieses Luftfahrzeugs ausgestellt oder gültig gemacht wurden, oder dass die Anforderungen, nach denen dieses Luftfahrzeug betrieben wird, nicht den gemäß dem Übereinkommen festgelegten Mindestnormen entsprechen oder darüber liegen.

5. Wird der Zugang zur Durchführung einer Vorfeldinspektion eines Luftfahrzeugs, das von oder im Namen des Luftfahrtunternehmens oder der Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei gemäß Absatz 3 dieses Artikels betrieben wird, von einem Vertreter dieses Luftfahrtunternehmens oder dieser Luftfahrtunternehmen verweigert, so steht es der anderen Vertragspartei frei, daraus schwerwiegende Bedenken der in Absatz 4 dieses Artikels genannten Art abzuleiten und die in jenem Absatz genannten Schlussfolgerungen zu ziehen.

6. Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebsgenehmigung eines Luftfahrtunternehmens oder von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei unverzüglich auszusetzen oder zu ändern, wenn die erste Vertragspartei aufgrund einer Vorfeldinspektion, einer Reihe von Vorfeldinspektionen, einer

Zugangsverweigerung für Vorfeldinspektionen, Konsultationen oder auf andere Weise zu dem Schluss kommt, dass sofortiges Handeln für die Sicherheit des Luftverkehrsbetriebs unerlässlich ist.

7. Jede Maßnahme einer Vertragspartei nach den Absätzen 2 oder 6 wird eingestellt, sobald die Grundlage für diese Maßnahme nicht mehr besteht.

8. Hat die Republik Österreich ein Luftfahrtunternehmen benannt, dessen gesetzliche Kontrolle von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgeübt und aufrechterhalten wird, so gelten die Rechte der anderen Vertragspartei nach diesem Artikel gleichermaßen für die Annahme, Ausübung oder Aufrechterhaltung von Sicherheitsstandards durch diesen anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union und für die Betriebsgenehmigung dieses Luftfahrtunternehmens.

ARTIKEL 14
SICHERHEIT DER LUFTFAHRT

1. Im Einklang mit ihren Rechten und Pflichten nach dem Völkerrecht bekräftigen die Vertragsparteien, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen zu schützen, integraler Bestandteil dieses Abkommens ist.

2. Die Vertragsparteien handeln insbesondere im Einklang mit folgenden Bestimmungen:

a) Das Übereinkommen über Straftaten und bestimmte andere an Bord begangene Handlungen Flugzeug, unterzeichnet in Tokio am 14. September 1963;

b) Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Beschlagnahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am Den Haag am 16. Dezember 1970;

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

d) Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher Gewalttaten an Flughäfen im Dienste der internationalen Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 24. Februar 1988 in Montreal;

e) Übereinkommen über die Kennzeichnung von Kunststoffexplosivstoffen zum Zwecke der Detektion, unterzeichnet in Montreal am 1. März 1991;

sowie alle anderen multilateralen Übereinkünfte über die Luftsicherheit, die für beide Vertragsparteien verbindlich sind.

3. Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen im Einklang mit den von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegten und als Anhänge zum Übereinkommen bezeichneten Bestimmungen über die Luftsicherheit, soweit diese Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie schreiben vor, dass Betreiber von Luftfahrzeugen ihres Registers oder Betreiber von Luftfahrzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ständigen Wohnsitz im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien haben, oder, im Falle der Republik Österreich, Betreiber von Luftfahrzeugen, die gemäß den EU-Verträgen in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassen sind und über gültige Betriebsgenehmigungen im Einklang mit dem Unionsrecht verfügen, und die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet im Einklang mit diesen Luftsicherheitsvorschriften handeln.

4. Die Vertragsparteien leisten einander auf Ersuchen jede erforderliche Unterstützung, um die rechtswidrige Beschlagnahme ziviler Luftfahrzeuge und andere rechtswidrige Handlungen gegen die Sicherheit dieser Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, Flughäfen und Flugsicherungseinrichtungen sowie jede andere Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

5. Jede Vertragspartei kommt überein, dass ihre Luftfahrzeugbetreiber verpflichtet sind, beim Abflug aus dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei oder während ihres Aufenthalts im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei die Luftsicherheitsvorschriften im Einklang mit dem in dem Staat geltenden Recht zu beachten, einschließlich, im Falle der Republik Österreich, des Rechts der Europäischen Union.

6. Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Hoheitsgebiet angemessene Maßnahmen zum Schutz des Luftfahrzeugs und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzung und Handgepäck sowie zur Durchführung angemessener Sicherheitskontrollen von Gepäck, Fracht, Post und Luftfahrzeuglagern vor und während des Einsteigens oder Verladens wirksam angewandt werden.

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

8. Tritt ein Vorfall oder die Androhung eines Vorfalls der rechtswidrigen Beschlagnahme von Zivilluftfahrzeugen oder anderer rechtswidriger Handlungen gegen die Sicherheit dieser Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, Flughäfen oder Flugsicherungseinrichtungen ein, so leisten die Vertragsparteien einander Hilfe, indem sie die Kommunikation und andere geeignete Maßnahmen zur raschen und sicheren Beendigung eines solchen Vorfalls oder einer solchen Androhung erleichtern.

9. Hat eine Vertragspartei hinreichenden Grund zu der Annahme, dass die andere Vertragspartei von den Bestimmungen dieses Artikels über die Luftsicherheit abgewichen ist, so können die Luftfahrtbehörden dieser Vertragspartei um unverzügliche Konsultationen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei ersuchen. Diese Konsultationen beginnen innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Eingang eines solchen Ersuchens einer Vertragspartei. Wird innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach dem Datum des Ersuchens keine zufriedenstellende Einigung erzielt, so ist dies ein Grund für die Anwendung von Artikel 3 Absatz 5 dieses Abkommens

(Bezeichnung und Widerruf). Wenn dies aufgrund eines schweren Notfalls erforderlich ist, kann jede Vertragspartei vor Ablauf einer Monatsfrist einstweilige Maßnahmen ergreifen.

ARTIKEL 15
SOZIALE ASPEKTE

1. Die Vertragsparteien erkennen an, wie wichtig es ist, die Auswirkungen dieses Abkommens auf die Arbeits-, Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen zu berücksichtigen. Die Vertragsparteien kommen überein, in Arbeitsfragen, die in den Anwendungsbereich dieses Abkommens fallen, zusammenzuarbeiten, unter anderem in Bezug auf die Auswirkungen auf die Beschäftigung, die Grundrechte am Arbeitsplatz, die Arbeitsbedingungen, den Sozialschutz und den sozialen Dialog.

2. Die Vertragsparteien fördern durch ihre Gesetze, Vorschriften und Gepflogenheiten ein hohes Schutzniveau im arbeits- und sozialrechtlichen Bereich der Zivilluftfahrt.

3. Die Vertragsparteien erkennen die Bedeutung der Vorteile an, die sich ergeben, wenn die erheblichen wirtschaftlichen Gewinne aus offenen und wettbewerbsorientierten Märkten mit hohen Arbeitsnormen für Arbeitnehmer kombiniert werden. Die Vertragsparteien setzen dieses Abkommen in einer Weise um, die zu hohen Arbeitsnormen beiträgt, und stellen sicher, dass die in ihren jeweiligen Gesetzen und sonstigen Vorschriften enthaltenen Rechte und Grundsätze nicht untergraben, sondern wirksam durchgesetzt werden.

4. Die Vertragsparteien bekräftigen ihre Zusage, im Einklang mit ihren Verpflichtungen, die sich aus der Mitgliedschaft in der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) und der von der Internationalen Arbeitskonferenz auf ihrer 86. Tagung im Jahr 1998 angenommenen Erklärung der ILO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der

Arbeit und ihre Folgemaßnahmen ergeben, die Grundrechte und -prinzipien bei der Arbeit zu achten, zu fördern und wirksam umzusetzen und anzuwenden.

5. Die Vertragsparteien fördern die Ziele der ILO-Agenda für menschenwürdige Arbeit und der Erklärung der ILO über soziale Gerechtigkeit für eine faire Globalisierung in der geänderten Fassung sowie die Schlussfolgerungen und Empfehlungen der ILO zur Förderung menschenwürdiger Arbeit zur Gestaltung einer grünen, nachhaltigen und inklusiven wirtschaftlichen Erholung der Zivilluftfahrt im Umfang ihrer Fähigkeiten und ihrer Annahme und entsprechenden Ratifizierung durch jede Vertragspartei.

6. Die Vertragsparteien kommen überein, Anstrengungen zu unternehmen, um die Zusammenarbeit zwischen den Zivilluftfahrtbehörden, den Arbeitsbehörden und anderen einschlägigen öffentlichen und privaten Einrichtungen zu verstärken, um Informationen auszutauschen und bewährte Verfahren auszutauschen. Die Vertragsparteien sollten die Chancengleichheit und Gleichbehandlung für alle, insbesondere für Frauen, fördern, unter anderem durch die Beendigung geschlechtsspezifischer Praktiken, soweit vorhanden, und durch politische Maßnahmen, die Frauen den Zugang zur Arbeit und den beruflichen Aufstieg in technischen Rollen, akkreditierten Rollen und Führungspositionen ermöglichen;

7. Jede Vertragspartei wird kontinuierliche und nachhaltige Anstrengungen unternehmen, um die grundlegenden ILO-Übereinkommen zu ratifizieren, soweit sie dies noch nicht getan hat.

ARTIKEL 16
UMWELTSCHUTZ

1. Die Vertragsparteien unterstützen den Umweltschutz, indem sie die nachhaltige Entwicklung des Luftverkehrs fördern und die erheblichen Umweltauswirkungen des Luftverkehrs, einschließlich der Treibhausgasemissionen, der Schadstoffemissionen und des Lärms, wirksam bekämpfen. Sie verpflichten sich, diese Ziele zu verfolgen,

indem sie die Entwicklung wirksamer globaler Standards durch die ICAO und geeignete innerstaatliche Maßnahmen im Einklang mit ihren Rechten und Pflichten nach dem Völkerrecht unterstützen.

2. Die Vertragsparteien bekräftigen ihr Engagement für das Ziel des Übereinkommens von Paris, die Erderwärmung im Vergleich zum vorindustriellen Niveau auf deutlich unter 2, vorzugsweise auf 1,5 Grad Celsius oder weniger, zu begrenzen. Sie kommen überein, zur Verwirklichung dieses Ziels beizutragen, indem sie die mit dem Luftverkehr verbundenen Treibhausgas- und Nicht-CO2-Emissionen begrenzen.

3. Die Vertragsparteien bekräftigen ihre Unterstützung und werden sich bemühen, das auf der 41. Tagung der ICAO-Versammlung beschlossene langfristige Ziel der Netto-Null-CO2-Emissionen bis 2050 zu erreichen. Sie einigten sich darauf, bei der Entwicklung und Umsetzung geeigneter Maßnahmen zur Erreichung dieses Ziels zusammenzuarbeiten.

4. Die Vertragsparteien erkennen an, dass die Bewältigung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs und die Verfolgung seiner nachhaltigen Entwicklung eine Reihe von Maßnahmen erfordern, darunter Verbesserungen der Flugzeugtechnologie, betriebliche Verbesserungen, die Einführung nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF) und marktbasierte Maßnahmen. Die Vertragsparteien werden sich insbesondere an der Kompensation im Rahmen des Systems zur Kompensation und Reduzierung von CO_2-Emissionen im internationalen Luftverkehr (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation - CORSIA) der ICAO beteiligen.

5. Die Vertragsparteien verpflichten sich, bei der Unterstützung von Umwelt- und Nachhaltigkeitsmaßnahmen auf ICAO-Ebene zusammenzuarbeiten. Insbesondere verpflichten sie sich zur Umsetzung des von der 3. ICAO-Konferenz über Luftfahrt und alternative Kraftstoffe (CAAF/3) am 24. November 2023 angenommenen, globalen Rahmens.

6. Die Vertragsparteien verpflichten sich, Maßnahmen zu entwickeln, mit denen die Verwendung nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF) in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet gefördert und verstärkt wird. Sie kommen überein, sich gegenseitig über die ergriffenen Maßnahmen und die damit verbundenen bewährten Verfahren zu informieren. Die Vertragsparteien der ICAO kommen ferner überein, zu regionalen und internationalen Maßnahmen beizutragen, die darauf abzielen, die Verfügbarkeit und den Einsatz von SAF zu erhöhen.

7. Die Vertragsparteien kommen überein, ihre Zusammenarbeit bei Umweltmaßnahmen im Luftverkehr durch Informationsaustausch und regelmäßigen Dialog fortzusetzen und zu verstärken.

8. Die Vertragsparteien unterstützen die Notwendigkeit, die Umwelt zu schützen, indem sie die nachhaltige Entwicklung des Luftverkehrs fördern. Die Vertragsparteien vereinbaren den Betrieb zwischen ihren jeweiligen Hoheitsgebieten in Übereinstimmung mit den Standards and Recommended Practices (SARPs) in Anhang 16 und der geltenden ICAO-Umweltschutzpolitik.

9. Dieses Abkommen ist nicht so auszulegen, als schränke es die Befugnis der zuständigen Behörden einer Vertragspartei ein, alle geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, um die Umweltauswirkungen von Luftverkehrsdiensten zu verhindern oder anderweitig zu bekämpfen, sofern diese Maßnahmen in vollem Umfang mit ihren Rechten und Pflichten nach dem Völkerrecht, einschließlich des Übereinkommens, im Einklang stehen und ohne Unterschied der Staatsangehörigkeit angewandt werden.

ARTIKEL 17
BEREITSTELLUNG VON STATISTIKEN

Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei übermitteln den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen die Statistiken, die nach vernünftigem

Ermessen zu Informationszwecken erforderlich sind und den Gesetzen und sonstigen Vorschriften jeder Vertragspartei unterliegen.

ARTIKEL 18
KONSULTATIONEN

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

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

ARTIKEL 19
ÄNDERUNGEN

1. Hält es eine der Vertragsparteien für wünschenswert, eine Bestimmung dieses Abkommens zu ändern, so kann sie jederzeit um Konsultationen mit der anderen Vertragspartei ersuchen. Diese Konsultationen (die durch Gespräche zwischen den Luftfahrtbehörden vorbereitet werden können) beginnen innerhalb einer Frist 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 im Wege eines diplomatischen Notenaustauschs notifiziert haben, dass die Voraussetzungen für ihr Inkrafttreten nach ihren jeweiligen Rechtsverfahren erfüllt sind.

3. Änderungen des Anhangs dieses Abkommens können unmittelbar zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien vereinbart werden und treten in Kraft, wenn sie durch einen diplomatischen Notenaustausch bestätigt werden.

ARTIKEL 20
BEWERTUNG VON STREITIGKEITEN

1. Treten zwischen den Vertragsparteien Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens auf, so bemühen sich die Luftfahrtbehörden unbeschadet der in Artikel 13 (Flugsicherheit) und Artikel 14 (Sicherheit der Luftfahrt) vorgesehenen besonderen Konsultationsverfahren in erster Linie, dieses Abkommen durch Konsultationen und Verhandlungen beizulegen.

2. Erzielen die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien keine Einigung durch Konsultationen und Verhandlungen, so bemühen sich die Vertragsparteien, die Streitigkeit durch Verhandlungen auf diplomatischem Wege beizulegen.

3. Erzielen die Vertragsparteien keine Verhandlungslösung, so können sie vereinbaren, die Streitigkeit einem Schiedsrichter oder einer Schiedsrichterin zur Entscheidung vorzulegen, oder die Streitigkeit kann auf Antrag einer Vertragspartei einem Schiedsgericht mit drei Schiedsrichtern oder Schiedsrichterinnen zur Entscheidung vorgelegt werden, von denen einer von jeder Vertragspartei und der dritte von den beiden so benannten Schiedsrichtern oder Schiedsrichterinnen ernannt wird. Das Mandat für das Schiedsverfahren wird von den Vertragsparteien festgelegt.

4. Jede Vertragspartei benennt innerhalb einer Frist von einhundertzwanzig (120) Tagen ab dem Tag, an dem eine Vertragspartei von der anderen Vertragspartei eine Mitteilung über diplomatische Kanäle erhält, mit der ein Schiedsverfahren über die Streitigkeit beantragt wird, und der dritte Schiedsrichter oder Schiedsrichterin wird innerhalb einer weiteren Frist von einhundertzwanzig (120) Tagen ernannt.

5. Ernennt eine der Vertragsparteien innerhalb der festgesetzten Frist keinen Schiedsrichter oder Schiedsrichterin oder wird der dritte Schiedsrichter oder Schiedsrichterin nicht innerhalb der festgesetzten Frist ernannt, so kann der Präsident oder Präsidentin des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation von jeder Vertragspartei ersucht werden, je nach Bedarf einen oder mehrere Schiedsrichter oder oder Schiedsrichterin zu ernennen. In diesem Fall ist der dritte Schiedsrichter oder Schiedsrichterin Staatsangehöriger eines Drittstaats und fungiert als Präsident oder Präsidentin des Schiedsgerichts und bestimmt den Ort, an dem das Schiedsverfahren stattfindet. Ist der Präsident oder die Präsidentin der Auffassung, dass er oder sie Staatsangehöriger oder Staatsangehörige eines Staates ist, der in Bezug auf die Streitigkeit nicht als neutral angesehen werden kann, so nimmt der ranghöchste Vizepräsident oder die Vizepräsidentin, der aus diesem Grund nicht disqualifiziert wird, die Ernennungen vor. Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit.

6. Die Vertragsparteien verpflichten sich, jeder nach Absatz 2 getroffenen Entscheidung nachzukommen.

7. Kommt eine Vertragspartei einer nach Absatz 2 getroffenen Entscheidung nicht nach, so kann die andere Vertragspartei die Rechte oder Vorrechte, die sie der Vertragspartei, die sich in Verzug befindet, oder einer benannten Fluggesellschaft, die sich in Verzug befindet, aufgrund dieses Abkommens gewährt hat, beschränken, aussetzen oder widerrufen.

8. Die Kosten des Schiedsgerichts, einschließlich der Gebühren und Auslagen der Schiedsrichter oder Schiedsrichterinnen, werden zu gleichen Teilen von den Vertragsparteien getragen. Alle Kosten, die dem Präsidenten oder der Präsidentin des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation im Zusammenhang mit den Verfahren des Absatzes 4 dieses Artikels entstehen, gelten als Teil der Kosten des Schiedsgerichts.

ARTIKEL 21
BEENDIGUNG

1. Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit auf diplomatischem Wege schriftlich ihren Beschluss zur Beendigung dieses Abkommens mitteilen. Diese Mitteilung wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation übermittelt.

2. In diesem Abkommen endet die Kündigung zwölf (12) Monate nach dem Tag des Eingangs der Kündigung bei der anderen Vertragspartei, es sei denn, die Kündigung wird vor Ablauf dieser Frist einvernehmlich zurückgenommen. Erhält die andere Vertragspartei keine Empfangsbestätigung, so gilt die Mitteilung vierzehn (14) Tage nach Eingang der Mitteilung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation als eingegangen.

ARTIKEL 22
REGISTRIERUNG

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

ARTIKEL 23
INKRAFTTRETEN

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

Das am 19. April 2007 unterzeichnete Luftverkehrsabkommen zwischen der Österreichischen Bundesregierung und der Regierung der Dominikanischen Republik wird mit Inkrafttreten dieses Abkommens beendet und durch dieses Abkommen ersetzt.

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

Geschehen zu …… am …… in zwei Urschriften in deutscher, spanischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist. Im Falle von Unterschieden in der Auslegung der Bestimmungen dieser Vereinbarung hat der englische Text Vorrang.

FÜR DIE ÖSTERREICHISCHE BUNDESREGIERUNG	**FÜR DIE REGIERUNG DER DOMINIKANISCHEN REPUBLIK**

A N H A N G

Abschnitt I:
Fluggast- und kombinierte Flugdienste

A. Die von der Republik Österreich benannte(n) Fluggesellschaft(en) ist/sind berechtigt, Linienflugdienste in beide Richtungen auf den nachstehend genannten Strecken durchzuführen:

Ursprungsorte:	Zwischenpunkte:	Reiseziele:	Punkte darüber hinaus:
Punkte in Österreich	Irgendwelche Punkte	Punkte in der Dominikanischen Republik	Irgendwelche Punkte

B. Die von der Dominikanischen Republik benannte(n) Fluggesellschaft(en) ist/sind berechtigt, Linienflugdienste in beiden Richtungen auf den nachstehend genannten Strecken durchzuführen:

Ursprungsorte:	Zwischenpunkte:	Reiseziele:	Punkte darüber hinaus:
Punkte in der Dominikanischen Republik	Irgendwelche Punkte	Punkte in Österreich	Irgendwelche Punkte

Abschnitt II:

Zwischen- und darüber hinausgehende Punkte können von der/den benannten Fluggesellschaft(en) jeder Vertragspartei bedient werden, ohne die Verkehrsrechte der Fünften Freiheit auszuüben.

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

Abschnitt III:

Fluggesellschaften beider Vertragsparteien können auf einem oder allen Flügen nach ihrer Wahl

a) Flüge in eine oder beide Richtungen durchführen;

b) verschiedene Flugnummern innerhalb eines Luftfahrzeugbetriebs kombinieren;

c) Zwischen- und darüber hinausgehende Punkte gemäß den Absätzen 1 und 3 dieses Anhangs und Punkte in den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien in beliebiger Kombination und Reihenfolge bedienen;

d) Landungen an jedem Punkt oder Punkten auslassen;

e) den Verkehr von einem seiner Luftfahrzeuge auf ein anderes seiner Luftfahrzeuge an einem beliebigen Punkt zu übertragen;

f) Zwischenlandungen an allen Punkten, ob innerhalb oder außerhalb des Gebiets von einer der Vertragsparteien zu machen;

g) Transitverkehr durch das Gebiet der anderen Vertragspartei führen; und

h) den Verkehr mit demselben Luftfahrzeug zu kombinieren, unabhängig davon, wo dieser Verkehr stattfindet.