

**LUFTVERKEHRSABKOMMEN  
ZWISCHEN  
DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG  
UND  
DER REGIERUNG DER DOMINIKANISCHEN REPUBLIK**

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung der Dominikanischen Republik, in diesem Abkommen in der Folge "die Vertragsparteien" genannt, als Vertragsparteien der am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Konvention über die Internationale Zivilluftfahrt;

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

Vom Wunsche geleitet, ein Abkommen zu schließen, um die Entwicklung von Linienflugdiensten zwischen ihren Territorien sowie darüber hinaus zu fördern;

Haben Folgendes vereinbart:

## ARTIKEL 1

### DEFINITIONEN

Im Rahmen dieses Abkommens:

**a)** bedeutet der Begriff "Konvention" das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt <sup>1</sup>, einschließlich eines jeden gemäß Artikel 90 der besagten Konvention verabschiedeten Anhangs sowie alle Änderungen der Anhänge oder der Konvention gemäß Artikel 90 und 94 (a) der Konvention, sofern diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien gelten;

**b)** bedeutet der Begriff "Luftfahrtbehörden" im Falle der Österreichischen Bundesregierung das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und im Falle der Regierung der Dominikanischen Republik die Zivilluftfahrtbehörde der Dominikanischen Republik oder, in beiden Fällen, alle Personen oder Gremien, die autorisiert sind, Funktionen, die gegenwärtig von den besagten Behörden ausgeübt werden, oder ähnliche Funktionen wahrzunehmen.

**c)** bedeutet der Begriff "vereinbarte Flugdienste" die internationalen Linienflugdienste auf der/den im Anhang zu diesem Abkommen näher genannte/n Strecke/n zur Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post.

**d)** bedeutet der Begriff "namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen" jedes Fluglinienunternehmen, das gemäß Artikel 3 des vorliegenden Abkommens namhaft gemacht und autorisiert wurde.

**e)** hat der Begriff "Hoheitsgebiet" die diesem Begriff in Artikel 2 der Konvention zugewiesene Bedeutung.

---

<sup>1</sup> Kundgemacht in BGBI. Nr. 97/1949, zuletzt geändert durch BGBI. III Nr. 115/2008.

**f)** haben die Begriffe "Flugdienst", "internationaler Flugdienst", "Fluglinienunternehmen" und "nichtgewerbliche Landung" jene Bedeutungen, die ihnen in Artikel 96 der Konvention jeweils zugewiesen werden.

**g)** bedeutet der Begriff "festgelegte Flugstrecke" eine im Anhang zu diesem Abkommen näher bezeichnete Flugstrecke.

**h)** bedeutet der Begriff "Kapazität" mit Bezug auf vereinbarte Flugdienste die verfügbare Tragkraft der für diese Dienste eingesetzten Luftfahrzeuge, multipliziert mit der mit diesen Luftfahrzeugen betriebenen Frequenz über einen bestimmten Zeitraum auf einer Strecke oder Teilstrecke.

**i)** bedeutet der Begriff "Tarif" die Preise, die für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und Fracht zu bezahlen sind, sowie die Konditionen, zu denen diese Preise gelten, einschließlich Provisionen und andere Zusatzentgelte für die Vermittlung oder den Verkauf von Beförderungsdokumenten, jedoch ausschließlich Entgelt und Konditionen für die Beförderung von Post.

**j)** bedeutet der Begriff "Anhang" den Anhang zu diesem Vertrag in der jeweils geltenden Fassung. Der Anhang ist fester Bestandteil des Abkommens und alle Bezugnahmen auf das Abkommen beinhalten auch den Anhang, ausgenommen insoweit als anders vereinbart.

**k)** bedeutet der Begriff "LACAC Mitgliedsstaat" einen Staat, welcher Vertragspartei des Übereinkommens zur Errichtung der Lateinamerikanische Zivilluftfahrtkommission ist.

## ARTIKEL 2

### GEWÄHRUNG VON RECHTEN

1. Jede Vertragspartei gewährt der jeweils anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen angeführten Rechte für den Betrieb von Linienflugdiensten auf den im Streckenplan genannten Flugstrecken.

2. Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Abkommens kommen die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen einer jeden Vertragspartei beim Betrieb der vereinbarten Flugdienste auf den festgelegten Flugstrecken in den Genuss der nachstehend ausgeführten Rechte:

a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet zu überfliegen ohne zu landen, und

b) das Recht, nicht gewerbliche Landungen in ihrem Hoheitsgebiet durchzuführen.

c) das Recht, im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei an den im Anhang genannten Punkten zu landen, um Fluggäste, Gepäck und Fracht einschließlich Post, separat oder gemeinsam, aufzunehmen oder abzusetzen, welche/s für Punkte im Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei bestimmt ist/sind oder von dort kommt/kommen.

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

## ARTIKEL 3

### NAMHAFTMACHUNG UND WIDERRUF

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, der anderen Vertragspartei ein oder mehrere Fluglinienunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Flugdienste namhaft zu machen sowie die Namhaftmachung eines Fluglinienunternehmens zu widerrufen oder ein anderes Fluglinienunternehmen für ein zuvor namhaft gemachtes einzusetzen.

2. Diese Namhaftmachungen erfolgen schriftlich und sind der anderen Vertragspartei auf diplomatischem Wege zu übermitteln.

3. Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei können von dem durch die jeweils andere Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen verlangen, den Nachweis zu erbringen, dass es qualifiziert ist, die durch die Gesetze und Verordnungen vorgeschriebenen Bedingungen, die von den besagten Behörden im Einklang mit den Bestimmungen der Konvention auf den Betrieb internationaler Flugdienste angewandt werden, zu erfüllen.

4. Nach Erhalt der besagten Namhaftmachung hat die Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei die entsprechenden Zulassungen und Genehmigungen unter geringstmöglichen Verzögerungen zu erteilen, vorausgesetzt:

**(a)** im Falle eines von der österreichischen Bundesregierung namhaft gemachten Fluglinienunternehmens:

**(i)** dieses Unternehmen im Hoheitsgebiet der Republik Österreich gemäß dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft niedergelassen ist und über eine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaft verfügt;

- (ii) der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberscheins zuständige Mitgliedsstaat der Europäischen Gemeinschaft eine wirksame gesetzliche Kontrolle ausübt und diese aufrechterhält und die zuständige Luftfahrtbehörde in der Namhaftmachung eindeutig angegeben ist;
- (iii) dieses Unternehmen direkt oder über eine Mehrheitsbeteiligung im Eigentum der Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaft und/oder von Angehörigen dieser Staaten steht und von diesen wirksam kontrolliert wird

**(b)** im Falle eines von der Regierung der Dominikanischen Republik namhaft gemachten Fluglinienunternehmens:

- (i) dieses Unternehmen im Hoheitsgebiet der Dominikanischen Republik niedergelassen ist und über eine gültige Betriebsgenehmigung nach Dominikanischem Recht oder dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der LACAC verfügt;
- (ii) der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberscheins zuständige Mitgliedsstaat der LACAC eine wirksame gesetzliche Kontrolle ausübt und diese aufrechterhält und die zuständige Luftfahrtbehörde in der Namhaftmachung eindeutig angegeben ist;
- (iii) das Unternehmen direkt oder über eine Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedsstaaten der LACAC und/oder von Angehörigen dieser Staaten steht und von diesen wirksam kontrolliert wird

**5.** Jede Vertragspartei kann die Betriebsgenehmigung oder die technischen Genehmigungen für ein der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen widerrufen, aufheben oder einschränken, wenn:

**(a)** im Falle eines von der Österreichischen Bundesregierung namhaft gemachten Fluglinienunternehmens:

- (i)** das Unternehmen nicht im Hoheitsgebiet der Republik Österreich gemäß dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft niedergelassen ist und über keine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaft verfügt;
- (ii)** die wirksame Kontrolle des Fluglinienunternehmens nicht vom EU-Mitgliedsstaat, der für die Ausstellung von dessen Luftverkehrsbetreiberschein zuständig ist, ausgeübt und wahrgenommen wird, oder die zuständige Luftfahrtbehörde in der Namhaftmachung nicht klar genannt wird; oder
- (iii)** das Fluglinienunternehmen nicht direkt oder über eine Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaft und/oder von Angehörigen dieser Staaten steht und von diesen nicht wirksam kontrolliert wird.

**(b)** im Falle eines von der Regierung der Dominikanischen Republik namhaft gemachten Fluglinienunternehmens:

- (i)** das Unternehmen nicht im Hoheitsgebiet der Dominikanischen Republik niedergelassen ist und über keine gültige Betriebsbewilligung nach Dominikanischem Recht verfügt;
- (ii)** die wirksame regulatorische Kontrolle des Fluglinienunternehmens nicht vom LACAC-Mitgliedsstaat, der für die Ausstellung von dessen Luftverkehrsbetreiberschein zuständig ist, ausgeübt und wahrgenommen wird, oder die zuständige Luftfahrtbehörde in der Namhaftmachung nicht klar genannt wird; oder

(iii) das Fluglinienunternehmen nicht direkt oder über eine Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedsstaaten der LACAC und/oder von Angehörigen dieser Staaten steht und von diesen nicht wirksam kontrolliert wird.

6. Bezugnahmen in diesem Abkommen auf Staatsangehörige der Republik Österreich gelten als Bezugnahmen auf Angehörige von Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaft.

7. Wenn ein Fluglinienunternehmen gemäß diesem Artikel namhaft gemacht und ermächtigt wurde, so kann es jederzeit beginnen, die vereinbarten Flugdienste im Einklang mit den Bestimmungen des vorliegenden Abkommens zu betreiben.

## **ARTIKEL 4**

### **ANWENDBARKEIT VON GESETZEN UND VERORDNUNGEN**

- 1.** Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei gelten für die Navigation und den Betrieb der Luftfahrzeuge der von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen beim Eintritt in das, dem Überfliegen des, beim Aufenthalt im und dem Abflug aus dem Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei.
  
- 2.** Die Gesetze und Verordnungen einer Vertragspartei, die den Eintritt in ihr, den Aufenthalt in und den Abflug aus ihrem Hoheitsgebiet von Fluggästen, Besatzungsmitgliedern, Fracht oder Post regeln, etwa Formalitäten bezüglich Einreise, Ausreise, Auswanderung, Einwanderung, Zoll, Gesundheit und Quarantäne, gelten für Fluggäste, Besatzungsmitglieder, Fracht und Post, die von Luftfahrzeugen der von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen befördert werden, während sie sich innerhalb des besagten Hoheitsgebietes aufhalten.
  
- 3.** Jede Vertragspartei hat der jeweils anderen Vertragspartei auf deren Wunsch Kopien der relevanten Gesetze und Verordnungen, wie in diesem Artikel ausgeführt, zur Verfügung zu stellen.

## ARTIKEL 5

### BEFREIUNG VON ZÖLLEN UND ANDEREN ABGABEN

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

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

**(a)** Bordvorräte innerhalb der von den zuständigen Behörden einer Vertragspartei festgesetzten Grenzen, die im Hoheitsgebiet der besagten Partei an Bord genommen werden und zur Verwendung an Bord der auf einer festgelegten Flugstrecke der anderen Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmt sind;

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

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

Es kann verlangt werden, dass das in den Unterabsätzen (a), (b) und (c) oben genannte Material unter Zollaufsicht oder Zollkontrolle verwahrt wird.

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

**4.** Dieses Abkommen steht der in nicht diskriminierender Weise erfolgenden Auferlegung von Steuern, Gebühren oder sonstigen Abgaben auf Kraftstoff durch die Republik Österreich nicht entgegen, der in ihrem Hoheitsgebiet für den Verbrauch in einem Luftfahrzeug eines namhaft gemachten Fluglinienunternehmens der Dominikanischen Republik, das zwischen einem Punkt im Hoheitsgebiet der Republik Österreich und einem anderen Punkt im Hoheitsgebiet der Republik Österreich oder eines anderen Mitgliedsstaates der Europäischen Gemeinschaft verkehrt, geliefert wird.

**5.** Dieses Abkommen steht der in nicht diskriminierender Weise erfolgenden Auferlegung von Steuern, Gebühren oder sonstigen Abgaben auf Kraftstoff durch die Dominikanische Republik nicht entgegen, der in ihrem Hoheitsgebiet für den Verbrauch in einem Luftfahrzeug eines namhaft gemachten Fluglinienunternehmens der Republik Österreich, das zwischen einem Punkt im Hoheitsgebiet der Dominikanischen Republik und einem anderen Punkt im Hoheitsgebiet der Dominikanischen Republik oder eines anderen LACAC -Mitgliedsstaates verkehrt, geliefert wird.

## **ARTIKEL 6**

### **NUTZUNGSgebÜHREN**

- 1.** Keine Vertragspartei ist berechtigt, den von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen höhere Nutzungsgebühren aufzuerlegen - oder deren Auferlegung zu gestatten - als jene, die ihren eigenen Fluglinienunternehmen, die ähnliche internationale Flugdienste betreiben, auferlegt sind.
  
- 2.** Diese Gebühren dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die Luftfahrzeugen der namhaft gemachten Fluglinienunternehmen einer jeden Vertragspartei, welche ähnliche internationale Flugdienste erbringen, auferlegt sind.
  
- 3.** Diese Gebühren haben gerecht und angemessen zu sein und auf vernünftigen wirtschaftlichen Grundsätzen zu beruhen.

## **ARTIKEL 7**

### **DIREKTER TRANSITVERKEHR**

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

## **ARTIKEL 8**

### **ANERKENNUNG VON ZEUGNISSEN UND AUSWEISEN**

**1.** Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungsnachweise und Lizenzen, die gemäß den Vorschriften und Regelungen einer Vertragspartei ausgestellt wurden oder Gültigkeit erlangt haben und nicht abgelaufen sind, sind von der jeweils anderen Vertragspartei für den Betrieb der vereinbarten Flugdienste anzuerkennen, stets vorausgesetzt diese Zeugnisse oder Lizenzen entsprechen zumindest den in der Konvention festgelegten Mindeststandards.

**2.** Absatz (1) gilt auch im Hinblick auf ein Fluglinienunternehmen, das von der Österreichischen Bundesregierung namhaft gemacht wurde, dessen gesetzliche Kontrolle von einem anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Gemeinschaft ausgeübt und aufrechterhalten wird, und im Hinblick auf ein Fluglinienunternehmen, das von der Regierung der Dominikanischen Republik namhaft gemacht wurde, dessen gesetzliche Kontrolle von einem anderen LACAC - Mitgliedsstaat ausgeübt und aufrechterhalten wird.

**3.** Jede Vertragspartei behält sich jedoch das Recht vor, die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Lizenzen, die ihren eigenen Staatsangehörigen von der jeweils anderen Vertragspartei oder von irgendeinem anderen Staat verliehen oder für gültig erklärt wurden, für Flüge über ihr eigenes Hoheitsgebiet zu verweigern.

## ARTIKEL 9

### KOMERZIELLE VERTRETUNG

1. Den von den jeweiligen Vertragsparteien namhaft gemachten Fluglinienunternehmen ist es gestattet:

**a)** im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei Büros zur Förderung des Luftverkehrs und für den Verkauf von Flugtickets, sowie, im Einklang mit der Gesetzgebung der besagten anderen Vertragspartei, andere Einrichtungen für die Bereitstellung von Luftverkehrsleistungen einzurichten;

**b)** im Einklang mit der Gesetzgebung der anderen Vertragspartei bezüglich Einreise, Wohnsitz und Beschäftigung Geschäftsführungs-, Verkaufs-, technisches, Betriebs- und sonstiges Fachpersonal, das für die Bereitstellung von Luftverkehrsleistungen benötigt wird, in das Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei zu bringen und dort zu behalten; und

**c)** sich im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei direkt und - nach dem Ermessen der Fluglinienunternehmen - über ihre Agenten im Verkauf von Luftverkehrsleistungen zu betätigen.

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

## **ARTIKEL 10**

### **KOMMERZIELLE BETÄTIGUNG**

**1.** Die von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen haben das Recht, Luftverkehrsdienstleistungen im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei zu verkaufen, und es steht jedermann frei, diese Transportleistungen in der Währung des besagten Hoheitsgebiets oder in frei konvertierbaren Währungen anderer Länder im Einklang mit den geltenden Devisenbestimmungen zu kaufen.

**2.** Für die kommerzielle Betätigung der von beiden Vertragsparteien namhaft gemachten Fluglinienunternehmen gelten alle in diesem Artikel angeführten Grundsätze.

## ARTIKEL 11

### CODE SHARING

Beim Erbringen oder Bereithalten der autorisierten Leistungen auf den festgelegten Flugstrecken kann jedes von einer Vertragspartei namhaft gemachte Fluglinienunternehmen kooperative Marketingvereinbarungen wie „Code – Sharing“ abschließen mit

- einem oder mehreren von dieser Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen
- einem oder mehreren von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen
- einem oder mehreren Fluglinienunternehmen eines Drittlandes.

vorausgesetzt alle Fluglinienunternehmen in derartigen Vereinbarungen

- verfügen über die entsprechende Befugnis auf den betreffenden Strecken und Teilstrecken
- erfüllen die Anforderungen, die üblicherweise und angemessenerweise auf derartige Vereinbarungen angewandt werden, und
- müssen im Hinblick auf von ihnen verkaufte Flugtickets dem Käufer gegenüber an der Verkaufsstelle klarstellen, welches Fluglinienunternehmen tatsächlich die einzelnen Sektoren des Flugdienstes betreibt und mit welchem/welchen Fluglinienunternehmen der Käufer eine vertragliche Beziehung eingeht.

## **ARTIKEL 12**

### **UMRECHNUNG UND ÜBERWEISUNG VON EINNAHMEN**

Jede Vertragspartei gewährt den von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen das Recht der freien und unverzüglichen Überweisung, zu den offiziellen Wechselkursen, der in Verbindung mit der Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post im Zuge der vereinbarten Flugdienste im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erzielten Einnahmenüberschüsse.

## ARTIKEL 13

### KAPAZITÄTSBESTIMMUNGEN

1. Jede Vertragspartei gibt den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen beider Vertragsparteien in gerechter und gleicher Weise Gelegenheit, hinsichtlich des durch dieses Abkommen geregelten internationalen Luftverkehrs miteinander in Wettbewerb zu treten.

2. Jede Vertragspartei hat einem jeden namhaft gemachten Fluglinienunternehmen zu gestatten, die Frequenz und die Kapazität der internationalen Luftverkehrsleistungen, die es anbietet, basierend auf kaufmännischen, marktbezogenen Überlegungen zu bestimmen. Übereinstimmend mit diesem Recht hat keine Vertragspartei das Verkehrsvolumen, die Frequenz oder Regelmäßigkeit von Flugdiensten oder den/die von den von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen betriebenen Luftfahrzeugtyp/en einseitig einzuschränken, ausgenommen insoweit als dies aus zolltechnischen, technischen, betrieblichen oder umweltbebedingten Gründen zu einheitlichen Bedingungen im Einklang mit Artikel 15 der Konvention erforderlich sein könnte.

## **ARTIKEL 14**

### **GENEHMIGUNG VON BETRIEBSBEDINGUNGEN**

**1.** Ein von einer Vertragspartei namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen hat spätestens dreißig (30) Tage im voraus den Flugplan seiner beabsichtigten Flugdienste bei den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei zur Genehmigung vorzulegen, wobei die Frequenz, der Luftfahrzeugtyp, die Flugzeiten, Anordnung und Anzahl der Sitze, die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen sollen, sowie der Gültigkeitszeitraum des Flugplans anzugeben sind. Das gleiche Verfahren gilt für etwaige Änderungen des Flugplans. In besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der betreffenden Luftfahrtbehörde verkürzt werden.

**2.** Wenn ein namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen zusätzliche Flüge neben den in den Flugplänen bereits angeführten betreiben möchte, hat es bei den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei um Bewilligung anzusuchen. Dieses Ansuchen ist in der Regel mindestens zwei (2) Arbeitstage vor Betrieb der besagten Flüge vorzulegen.

## ARTIKEL 15

### FLUGSICHERHEIT

1. Jede Vertragspartei kann jederzeit Beratungen über die Sicherheitsstandards in allen Bereichen bezüglich Flugzeugbesatzung, Luftfahrzeuge oder deren Betrieb, welche von der anderen Vertragspartei übernommen wurden, verlangen. Diese Beratungen haben innerhalb von dreißig (30) Tagen nach der entsprechenden Anfrage zu erfolgen.

2. Falls eine Vertragspartei nach derartigen Beratungen zu der Erkenntnis gelangt, dass die andere Vertragspartei in einem derartigen Bereich keine Sicherheitsstandards wirksam einhält und anwendet, die wenigstens den zu dieser Zeit gemäß der Konvention festgelegten Mindeststandards entsprechen, so hat die erste Vertragspartei die jeweils andere Vertragspartei entsprechend zu informieren, ebenso wie über die Schritte, die für nötig erachtet werden, um diesen Mindeststandards zu entsprechen, und die besagte andere Vertragspartei hat entsprechende Abhilfemaßnahmen zu ergreifen. Das Nichtergreifen geeigneter Maßnahmen seitens der anderen Vertragspartei innerhalb von fünfzehn (15) Tagen oder eines längeren einvernehmlich vereinbarten Zeitraums gilt als Grund für die Anwendung von Absatz 5 des Artikels 3 (Widerruf, Aufhebung und Änderung von Betriebsbewilligungen) dieses Abkommens.

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

**4.** Sollte eine derartige Vorfeldinspektion oder sollten mehrere Vorfeldinspektionen Anlass geben zu:

**a)** ernststen Bedenken, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht den zu dieser Zeit in Übereinstimmung mit der Konvention festgelegten Mindeststandards entspricht, oder

**b)** ernststen Bedenken, dass es keine wirksame Wahrung und Anwendung der zur fraglichen Zeit gemäß der Konvention festgelegten Sicherheitsstandards gibt,

so steht es der die Inspektion durchführenden Vertragspartei im Sinne von Artikel 33 der Konvention frei, daraus zu schließen, dass die Anforderungen, im Rahmen derer das Zeugnis bzw. die Lizenzen für das Luftfahrzeug oder für die Besatzung dieses Luftfahrzeugs ausgestellt oder für gültig erklärt wurden, bzw. die Auflagen für den Betrieb des Luftfahrzeugs nicht wenigstens den gemäß der Konvention festgelegten Mindeststandards entsprechen.

**5.** Falls der Zutritt zum Zweck der Durchführung einer Vorfeldinspektion eines vom oder im Namen des Fluglinienunternehmens einer Vertragspartei betriebenen Luftfahrzeugs gemäß Absatz (3) oben vom Vertreter dieses/dieser Fluglinienunternehmens/s verwehrt wird, steht es der anderen Vertragspartei frei, daraus zu schließen, dass dies zu ernststen Bedenken gemäß Absatz (4) oben Anlass gibt, und die in diesem Absatz genannten Schlussfolgerungen zu ziehen.

**6.** Jede Vertragspartei behält sich das Recht vor, die Betriebsbewilligung eines oder mehrerer Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei unverzüglich für den Fall auszusetzen oder abzuändern, dass die erste Vertragspartei zu dem Schluss kommt, ob aufgrund einer oder mehrerer Vorfeldinspektionen, aufgrund der Verweigerung des Zugangs zwecks Vorfeldinspektion, aufgrund von Beratungen oder aus einem anderen Grund, dass eine sofortige Maßnahme für die Sicherheit des Flugbetriebs unbedingt erforderlich ist.

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

**8.** Sofern die Republik Österreich ein Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat, dessen gesetzliche Kontrolle von einem Mitgliedsstaat der Europäischen Gemeinschaft ausgeübt und wahrgenommen wird, gelten die Rechte der anderen Vertragspartei gemäß diesem Artikel gleichermaßen im Hinblick auf die Übernahme, Ausübung oder Wahrung der Sicherheitsstandards durch den besagten anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Gemeinschaft sowie im Hinblick auf die Betriebsbewilligung dieses Fluglinienunternehmens.

**9.** Sofern die Dominikanische Republik ein Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat, dessen gesetzliche Kontrolle von einem Mitgliedsstaat der LACAC ausgeübt und wahrgenommen wird, gelten die Rechte der anderen Vertragspartei gemäß diesem Artikel gleichermaßen im Hinblick auf die Übernahme, Ausübung oder Wahrung der Sicherheitsstandards durch den besagten anderen Mitgliedsstaat der LACAC sowie im Hinblick auf die Betriebsbewilligung dieses Fluglinienunternehmens.

## ARTIKEL 16

### SICHERHEIT DER LUFTFAHRT

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

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

- a) Das Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen<sup>2</sup>, unterzeichnet in Tokio am 14. September 1963;
- b) Das Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen<sup>3</sup>, unterzeichnet in Den Haag am 16. Dezember 1970;
- c) Das Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt<sup>4</sup>, unterzeichnet in Montreal am 23. September 1971;
- d) Das Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen<sup>5</sup>, unterzeichnet in Montreal am 24. Februar 1988;

---

<sup>2</sup> Kundgemacht in BGBI. Nr. 247/1974.

<sup>3</sup> Kundgemacht in BGBI. Nr. 249/1974.

<sup>4</sup> Kundgemacht in BGBI. Nr. 248/1974.

<sup>5</sup> Kundgemacht in BGBI. Nr. 63/1990.

- e) Das Übereinkommen über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zweck des Aufspürens<sup>6</sup>, unterzeichnet in Montreal am 1. März 1991,

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

3. Die Vertragsparteien haben in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der International Civil Aviation Organization (ICAO) festgelegten und als Anhänge zur Konvention bezeichneten Luftfahrtsicherheitsbestimmungen zu handeln, sofern die besagten Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie haben von Luftfahrzeugbetreibern, die in ihrem Hoheitsgebiet registriert sind, oder ihren Hauptsitz oder ständigen Wohnsitz im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien haben, oder, im Falle der Republik Österreich, von Luftfahrzeugbetreibern, die im Rahmen des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft in ihrem Hoheitsgebiet gegründet wurden und über gültige Betriebsbewilligungen nach Europäischem Gemeinschaftsrecht verfügen, sowie von Flughafenbetreibern in ihrem Hoheitsgebiet zu verlangen, dass sie die besagten Luftfahrtsicherheitsbestimmungen einhalten.

4. Die Vertragsparteien haben über entsprechende Aufforderung einander jede erforderliche Unterstützung zukommen zu lassen, um die widerrechtliche Inbesitznahme von Luftfahrzeugen sowie andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit der besagten Luftfahrzeuge, ihrer Passagiere und Besatzungsmitglieder, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie alle sonstigen Bedrohungen der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

5. Beide Vertragsparteien kommen überein, dass ihre Luftfahrzeugbetreiber dazu zu verpflichten sind, bei der Einreise in das, der Ausreise aus dem oder dem Verweilen im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei die Luftfahrtsicherheitsbestimmungen gemäß dem im besagten Land geltenden Recht einzuhalten, einschließlich, im Falle der Republik Österreich, Europäisches Gemeinschaftsrecht und im Falle der Dominikanischen Republik die relevanten Bestimmungen der LACAC.

---

<sup>6</sup> Kundgemacht in BGBI. III Nr. 135/1999.

**6.** Jede Vertragspartei hat sicherzustellen, dass innerhalb ihres Hoheitsgebiets geeignete Maßnahmen wirksam angewandt werden, um das Luftfahrzeug zu schützen und Fluggäste, Besatzungsmitglieder, die von ihnen mitgeführten Gegenstände, das Gepäck, die Fracht und die Bordvorräte vor und während dem Einsteigen bzw. Beladen einer Kontrolle zu unterziehen.

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

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

**9.** Hat eine Vertragspartei triftige Gründe anzunehmen, dass die andere Vertragspartei von den Luftfahrtsicherheitsbestimmungen dieses Artikels abgewichen ist, so können die Luftfahrtbehörden der besagten Vertragspartei unverzügliche Beratungen mit den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei verlangen. Die Nichterzielung einer zufriedenstellenden Einigung innerhalb eines (1) Monats nach dem Datum der besagten Anfrage gilt als Grund für die Anwendung von Absatz 5 des Artikels 3 dieses Abkommens (Widerruf, Aufhebung und Änderung von Betriebsbewilligungen). In schwerwiegenden Notfällen ist jede Vertragspartei berechtigt, vor Ablauf eines Monats vorläufige Maßnahmen zu ergreifen.

## **ARTIKEL 17**

### **BEISTELLUNG VON STATISTIKEN**

Die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei haben, vorbehaltlich der Gesetze und Verordnungen einer jeden Vertragspartei, den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei über deren Ersuchen solche statistischen Unterlagen zu liefern, wie sie vernünftigerweise zu Informationszwecken erforderlich sind.

## ARTIKEL 18

### TARIFE

1. Es kann erforderlich sein, dass Tarife für Leistungen im internationalen Luftverkehr, welcher gemäß diesem Abkommen betrieben wird, bei den Luftfahrtbehörden der jeweils anderen Vertragspartei eingereicht werden.

2. Interventionen seitens der Luftfahrtbehörden beschränken sich insbesondere auf:

die Verhinderung ungebührlich diskriminierender Tarife oder Praktiken;

den Schutz der Konsumenten vor Tarifen, die unangemessen hoch oder ungebührlich restriktiv sind, und zwar entweder aufgrund des Missbrauchs einer beherrschenden Position oder aufgrund von zwischen den Luftverkehrsbetreibern abgestimmten Praktiken; und

den Schutz von Fluglinienunternehmen vor Tarifen, die aufgrund von direkten oder indirekten staatlichen Subventionen oder Unterstützungen künstlich niedrig sind.

3. Ungeachtet der Bestimmungen dieses Artikels unterliegen Tarife, die von dem (den) von der Dominikanischen Republik namhaft gemachten Luftverkehrsbetreiber(n) für Beförderungen zur Gänze innerhalb der Europäischen Gemeinschaft zu verrechnen sind, ebenso wie die Luftverkehrsbetreiber der Gemeinschaft dem Recht der Europäischen Gemeinschaft.

## **ARTIKEL 19**

### **BERATUNGEN**

- 1.** Die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien haben sich auf Wunsch einer Vertragspartei von Zeit zu Zeit zu beraten, um eine enge Zusammenarbeit im Hinblick auf alle Fragen im Zusammenhang mit der Auslegung und Anwendung dieses Abkommens sicherzustellen.
- 2.** Diese Beratungen haben innerhalb eines Zeitraums von sechzig (60) Tagen nach dem Datum der diesbezüglichen Anfrage einer Vertragspartei zu beginnen.

## **ARTIKEL 20**

### **ÄNDERUNGEN**

**1.** Wenn eine Vertragspartei es für wünschenswert erachtet, irgendeine Bestimmung dieses Vertrages zu ändern, so kann sie jederzeit um Beratungen mit der anderen Vertragspartei ersuchen. Diese Beratungen (die durch Gespräche zwischen den Luftfahrtbehörden vorbereitet werden können) haben innerhalb eines Zeitraums von sechzig (60) Tagen nach dem Datum der Anfrage zu beginnen, sofern nicht beide Vertragsparteien eine Verlängerung dieses Zeitraums vereinbaren.

**2.** Derart vereinbarte Änderungen sind von jeder Vertragspartei zu genehmigen und treten am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Datum in Kraft, an dem die beiden Vertragsparteien einander durch einen diplomatischen Notenwechsel darüber in Kenntnis gesetzt haben, dass die Anforderungen für deren Inkrafttreten im Rahmen ihrer jeweiligen verfassungsrechtlichen Verfahren erfüllt wurden.

**3.** Änderungen des Anhangs sind zwischen den zuständigen Behörden der Vertragsparteien zu vereinbaren und treten am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Datum in Kraft, an dem die beiden Vertragsparteien einander durch einen diplomatischen Notenwechsel darüber in Kenntnis gesetzt haben, dass die Anforderungen für deren Inkrafttreten im Rahmen ihrer jeweiligen verfassungsrechtlichen Verfahren erfüllt wurden.

## ARTIKEL 21

### BEILEGUNG VON MEINUNGSVERSCHIEDENHEITEN

1. Falls zwischen den Vertragsparteien Streitigkeiten bezüglich der Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens entstehen, haben die Vertragsparteien zunächst zu versuchen, diese auf dem Verhandlungswege beizulegen.

2. Wenn die Vertragsparteien durch Verhandlung keine Einigung erzielen, können sie vereinbaren, den Streit einem Schiedsrichter zur Entscheidung vorzutragen, oder der Streit kann auf Wunsch einer Vertragspartei einem aus drei Schiedsrichtern bestehenden Schiedsgericht zur Entscheidung vorgelegt werden, wobei je ein Schiedsrichter von jeder Vertragspartei benannt und der dritte von den beiden derart benannten Schiedsrichtern bestellt wird.

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

4. Wenn eine der Vertragsparteien innerhalb der genannten Frist keinen Schiedsrichter bestellt, oder wenn der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der genannten Frist bestellt wird, kann der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation von einer Partei ersucht werden, je nach Situation einen oder mehrere Schiedsrichter zu bestellen. In einem solchen Fall hat der dritte Schiedsrichter Angehöriger eines Drittstaates zu sein und als Vorsitzender des Schiedsgerichtes zu fungieren und hat den Ort zu bestimmen, wo das Schiedsverfahren abgehalten wird. Wenn der Vorsitzende der Meinung ist, dass er Angehöriger eines Staates ist, der im Hinblick auf den Streit nicht als neutral gelten kann, so hat der dienstälteste Vizepräsident, der nicht aus demselben

Grund disqualifiziert ist, die Bestellungen vorzunehmen. Das Schiedsgericht trifft seine Entscheidung durch Stimmenmehrheit.

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

**6.** Falls bzw. solange eine Vertragspartei die gemäß Absatz (2) dieses Artikels ergangene Entscheidung nicht befolgt, kann die andere Vertragspartei Rechte oder Vorrechte einschränken, aussetzen oder widerrufen, die sie der in Verzug befindlichen Vertragspartei kraft dieses Abkommens eingeräumt hat.

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

## **ARTIKEL 22**

### **BEENDIGUNG**

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

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

## **ARTIKEL 23**

### **REGISTRIERUNG**

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

**ARTIKEL 24****INKRAFTTRETEN**

Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Datum in Kraft, an dem die beiden Vertragsparteien einander in einem diplomatischen Notenwechsel davon in Kenntnis gesetzt haben, dass die Erfordernisse für sein Inkrafttreten nach ihren jeweiligen verfassungsrechtlichen Verfahren erfüllt wurden.

Zu Urkund dessen haben die von den jeweiligen Regierungen dazu gehörig befugten unterfertigten Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen in zweifacher Ausfertigung in Santo Domingo am 19. April 2007 in deutscher, spanischer und englischer Sprache.

Bei unterschiedlicher Auslegung ist der englische Text maßgeblich.

**FÜR DIE  
ÖSTERREICHISCHE BUNDESREGIERUNG:**

Hans Winkler m.p.

**FÜR DIE REGIERUNG DER  
DOMINIKANISCHEN REPUBLIK:**

Carlos Morales Troncoso m.p.

## ANHANG

### Abschnitt I:

- A. Das/Die von der Österreichischen Bundesregierung namhaft gemachte/n Fluglinienunternehmen ist/sind berechtigt, Linienflugdienste in beiden Richtungen auf den nachstehend genannten Flugstrecken zu betreiben:

Ausgangspunkte:	Zwischenpunkte:	Bestimmungspunkte:	Punkte darüber hinaus:
Punkte in Österreich	Beliebige Punkte	Punkte in der Dominikanischen Republik	Beliebige Punkte

- A. Das/Die von der Regierung der Dominikanischen Republik namhaft gemachte/n Fluglinienunternehmen ist/sind berechtigt, Linienflugdienste in beiden Richtungen auf den nachstehend genannten Flugstrecken zu betreiben:

Ausgangspunkte:	Zwischenpunkte:	Bestimmungspunkte:	Punkte darüber hinaus:
Punkte in der Dominikanischen Republik	Beliebige Punkte	Punkte in Österreich	Beliebige Punkte

### Abschnitt II:

Alle Zwischenpunkte und Punkte darüber hinaus können von dem/den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen einer jeden Vertragspartei ohne Ausübung der Verkehrsrechte der fünften Luftfreiheit ausgeübt werden.

Die Ausübung der Verkehrsrechte der fünften Luftfreiheit kann von den zuständigen Behörden der beiden Vertragsparteien vereinbart werden.

### Abschnitt III:

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