



ACUERDO DE TRANSPORTE AEREO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPUBLICA DOMINICANA Y EL GOBIERNO FEDERAL DE AUSTRIA

El Gobierno de la República Dominicana y el Gobierno Federal de Austria, de aquí en lo adelante referidos como "las Partes Contratantes", siendo Partes de la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta para firma en Chicago el día siete (7) de Diciembre 1944;

Deseando organizar, de una manera segura y ordenada, servicios aéreos internacionales y promover en la medida más grande posible la cooperación internacional respecto de tales servicios; y

Deseando establecer un Acuerdo para fomentar el desarrollo de servicios aéreos regulares entre y más allá de sus territorios;

Han convenido como sigue:

ARTICULO 1

DEFINICIONES

Para el propósito del presente Acuerdo:

- a) El término "Convención" significa la Convención sobre Aviación Civil Internacional abierta para firma en Chicago el día siete (7) de Diciembre 1944, incluyendo cualquier Anexo adoptado bajo el Artículo 90 de esa Convención y cualquier enmienda de los Anexos o de la Convención bajo los Artículos 90 y 94, de manera que esos Anexos y enmiendas sean aplicables para ambas Partes Contratantes.
- b) El término "Autoridades Aeronáuticas" significa, en el caso del Gobierno Federal de Austria el Ministerio de Transporte, Innovación y Tecnología y en el caso del Gobierno de la República Dominicana, la Autoridad de Aviación Civil de la República Dominicana, o, en ambos casos, cualquier persona o cuerpo autorizado a desarrollar cualquiera de las funciones que al presente sea ejercida por dichas autoridades o funciones similares.
- c) El término "servicios acordados" significa servicios aéreos regulares internacionales en la(s) ruta(s) especificada(s) en el Anexo de este Acuerdo para el transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo.
- d) El término "línea aérea designada" significa cualquier línea aérea, la cual ha sido designada y autorizada en concordancia con el Artículo 3 del presente Acuerdo.



- e) El término "territorio" tiene el significado asignado para esto en el Artículo 2 de la Convención.
- f) Los términos "servicio aéreo" "servicio aéreo internacional" "línea aérea" y "parada sin fines de tráfico" tienen los significados asignados a ellos en el Artículo 96 de la Convención.
- g) El término "ruta especificada" significa una ruta especificada en el Anexo de este Acuerdo.
- h) El término "capacidad" en relación con los servicios acordados, significa el pago de carga disponible de la aeronave usada en tales servicios, multiplicado por la frecuencia operada por tal aeronave en un período dado en una ruta o segmento de una ruta.
- i) El término "tarifa" significa los precios a ser pagados para el transporte de pasajeros, equipaje y carga y las condiciones bajo la cual estos precios aplican, incluyendo comisión cargadas y otra remuneración adicional para agencia o venta de boletos de transporte, pero excluyendo remuneración y condiciones para el transporte de correo.
- j) El término "Anexo" significa el Anexo para este Acuerdo como sus enmiendas. El Anexo forma parte integral del Acuerdo y todas las referencias al Acuerdo incluye referencia al Anexo excepto donde de otra forma esté previsto.
- k) El término "CLAC Estado Miembro" significa un Estado que es una Parte Contratante del Tratado que establece la Comisión Latino Americana de Aviación Civil.

ARTICULO 2

CONCESION DE DERECHOS

- 1- Cada Parte Contratante otorga a la otra Parte Contratante los derechos especificados en este Acuerdo para los fines de operar servicios aéreos regulares internacionales en las rutas especificadas en el Cuadro de Rutas.
- 2- Sujeto a las previsiones de este Acuerdo, las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante disfrutarán, mientras operen los servicios aéreos acordados en las rutas especificadas, de los siguientes derechos:
 - a) el derecho de volar a través de su territorio sin aterrizaje; y
 - b) el derecho de hacer paradas en su territorio sin fines de tráfico.



c) El derecho de hacer paradas en el territorio de la otra Parte Contratante en los puntos especificados en el Anexo, para el propósito de tomar a bordo y desembarcar pasajeros, equipaje, carga, incluyendo correo, separadamente, o en combinación, destinado para, o llegando desde, puntos en el territorio de la primera Parte Contratante.

3- Nada en el párrafo dos (2) deberá interpretarse como el otorgamiento a las líneas aéreas designadas por una Parte Contratante del privilegio de tomar a bordo, en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, equipaje y carga, incluyendo correo por reenumeración o alquiler y destinado para otro punto en el territorio de esa otra Parte Contratante.

ARTICULO 3

DESIGNACIÓN Y REVOCACIÓN

1- Cada Parte Contratante tendrá el derecho de designar ante la otra Parte Contratante una línea aérea con el propósito de operar los servicios convenidos en las rutas especificadas, y de retirar la designación de cualquier línea aérea o de sustituir otra línea aérea por una previamente designada.

2- Tales designaciones deberán ser hechas por escrito y deberán ser transmitidas a la otra Parte Contratante a través de los canales diplomáticos.

3- Las Autoridades Aeronáuticas de una Parte Contratante puede requerir a la línea aérea designada por la otra Parte Contratante, probar que está calificada para cumplir las condiciones prescritas bajo las leyes y regulaciones aplicadas a la operación de servicios aéreos internacionales por dichas autoridades de conformidad con las previsiones de la Convención.

4- Al recibir tal designación, la autoridad aeronáutica de la otra Parte Contratante otorgará la autorización y permisos apropiados con un mínimo de retraso procedimental, previsto:

(a) En el caso de una línea aérea designada por el Gobierno Federal de Austria:

(i) Está establecida en el territorio de la República de Austria bajo el Tratado que establece la Comunidad Europea y tiene Licencia de Operación válida de conformidad con la ley de la Comunidad Europea;

(ii) Efectivo control regulatorio de la línea aérea es ejercido y mantenido por el Estado Miembro de la Comunidad Europea responsable de la emisión de su Certificado de Operador Aéreo y la autoridad aeronáutica competente esté claramente identificada en la designación; y



(iii) La línea aérea es propiedad directamente o a través de mayoría accionaria, y es efectivamente controlada por Estados Miembros de la Comunidad Europea y/o por nacionales de dichos Estados.

(b) En el caso de una línea aérea designada por el Gobierno de la República Dominicana:

(i) Esté establecida en el territorio de la República Dominicana y tiene una Licencia de Operación válida de acuerdo con la ley Dominicana o de otro Estado miembro de la CLAC;

(ii) Efectivo control regulatorio de la línea aérea es ejercido y mantenido por el Estado Miembro de la CLAC responsable de la emisión de su Certificado de Operador Aéreo o la autoridad aeronáutica competente esté claramente identificada en la designación; y

(iii) La línea aérea es propiedad directamente o a través de mayoría accionaria, y es efectivamente controlada por los Estados Miembros de CLAC y/o por nacionales de dichos Estados.

5- Cualquier Parte Contratante puede revocar, suspender o limitar la autorización de operación o permisos técnicos de una línea aérea designada por la otra Parte Contratante donde:

(a) En el caso de una línea aérea designada por el Gobierno Federal de Austria:

(i) No esté establecida en el territorio de la República de Austria bajo el Tratado que establece la Comunidad Europea o no tiene una Licencia de Operación válida de acuerdo con la ley de la Comunidad Europea.

(ii) El Control efectivo regulatorio de la línea aérea no sea ejercido ni mantenido por el Estado Miembro de la Comunidad Europea responsable de la emisión de su Certificado de Operador Aéreo, y/o la autoridad aeronáutica competente no esté claramente identificada en la designación, o

(iii) La línea aérea no es propiedad directamente ni a través de mayoría accionaria, ni es efectivamente controlada por Estados Miembros de la Comunidad Europea y/o por nacionales de dichos Estados.

(b) En el caso de una línea aérea designada por el Gobierno de la República Dominicana:

(i) No esté establecida en el territorio de la República Dominicana o no tiene una Licencia de Operación válida de conformidad con la ley Dominicana.

(ii) El efectivo control regulatorio de la línea aérea no sea ejercido ni mantenido por el Estado Miembro de la CLAC responsable de la emisión de su Certificado de Operador Aéreo y la autoridad aeronáutica competente no esté claramente identificada en la designación, o



(iii) La línea aérea no es propiedad directamente o a través de mayoría accionaria y no es efectivamente controlada por Estados Miembros de la CLAC y/o por nacionales de dichos Estados.

6- La referencia en este Acuerdo para los nacionales de la República de Austria se entenderá como refiriéndose a los nacionales de Estados Miembros de la Comunidad Europea.

ARTICULO 4

APLICABILIDAD DE LEYES Y REGULACIONES

1- Las leyes y regulaciones de una Parte Contratante se aplicarán a la navegación y operación de la aeronave de las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante durante la entrada a, vuelo sobre, permanencia en, y salida del territorio de la primera Parte Contratante.

2- Las leyes y regulaciones de una Parte Contratante rigen la entrada, permanencia, y salida de su territorio de pasajeros, tripulantes, carga o correo, tales como las formalidades con relación a la entrada, salida, emigración, inmigración, aduanas, salud y cuarentena se aplicarán a pasajeros, tripulación, carga y correo transportados por las aeronaves de las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante al momento que ellas estén dentro de dicho territorio.

3- Cada Parte Contratante, a solicitud, suplirá a la otra Parte Contratante, copias de las leyes y regulaciones concernientes referidas en este Artículo.

ARTICULO 5

EXENCIÓN DE ADUANAS Y OTROS DERECHOS

1- La aeronave operada en servicios internacionales por la(s) línea(s) aéreas designada(s) por cada Parte Contratante, así como su equipo regular, suministros de combustible, lubricantes y almacenajes de aeronave, (incluyendo alimento, bebidas y tabaco) a bordo de tal aeronave, estará exenta de todos los derechos de aduanas, cargos de inspección y otros derechos o impuestos a la llegada al territorio de la otra Parte Contratante, previsto que dicho equipo y suministro permanezcan a bordo de la aeronave hasta el momento de que sean retornados.

2- En adición, lo siguiente podrá también estar exento de los mismos deberes e impuestos con la excepción de los cargos correspondientes al servicio rendido:

(a) Almacenajes de aeronave tenidos a bordo en el territorio de cualquiera de las Partes Contratantes, dentro de los límites fijados por las autoridades competentes de dicha Parte Contratante, y para uso a bordo de la aeronave operada en una ruta especificada de la otra Parte Contratante;



(b) Piezas de reemplazo entradas al territorio de cualquiera de las Partes Contratantes para el mantenimiento o reparación de la aeronave usada sobre una ruta especificada por las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante;

(c) Combustible y lubricantes destinados para suplir la aeronave operada sobre una ruta especificada por las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, aun si estos suministros están para ser usados en parte del viaje efectuado sobre el territorio de la Parte Contratante en la cual son tomados a bordo.

Los materiales referidos por los sub-párrafos (a), (b) y (c) más arriba pueden ser requeridos para ser guardados bajo la supervisión o control de aduana.

3- El equipo regular de aero-carga, así como también los materiales y suministros retenidos a bordo de la aeronave de cualquiera de las Partes Contratantes puede ser descargado en el territorio de la otra Parte Contratante, solamente con la aprobación de las autoridades de aduanas de esa Parte Contratante. En tal caso, ellos pueden ser colocados bajo la supervisión de dichas autoridades hasta el tiempo en que sean re-exportados o de otra forma dispuestos en concordancia con las regulaciones de aduanas.

4- Sin embargo, nada en este Acuerdo impedirá a la República de Austria de imponer, sobre una base no discriminatoria, impuestos, tasas, derechos, aranceles, o cargas en el combustible suplido en su territorio para uso en una aeronave de un transportista aéreo designado de la República Dominicana que opere entre un punto en el territorio de la República de Austria y otro punto en el territorio de la República de Austria o en un punto en el territorio de otro Estado Miembro de la Comunidad Europea.

5- Sin embargo, nada en este Acuerdo impedirá a la República Dominicana de imponer; sobre una base no discriminatoria, impuestos, tasas, derechos, aranceles o cargas en el combustible suplido en su territorio para uso en una aeronave de un transportista aéreo designado de la República de Austria que opere entre un punto en el territorio de la República Dominicana y otro punto en el territorio de la República Dominicana o en un punto en el territorio de otro Estado Miembro de la CLAC.

ARTICULO 6

CARGO AL USUARIO

1- Cada Parte Contratante no impondrá o permitirá que se imponga a las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, cargos al usuario más altos que los impuestos a sus propias líneas aéreas que operan similares servicios internacionales.



- 2- Esos cargos no serán más altos que los cargos impuestos a la aeronave de las líneas aéreas designadas de cada Parte Contratante operadas en servicios internacionales similares.
- 3- Dichos cargos deberán ser justos, razonables y estarán basados en principios económicos confiables.

ARTICULO 7

TRAFICO EN TRANSITO DIRECTO

Pasajeros, equipaje y carga incluyendo correo en tránsito directo a través del territorio de cada Parte Contratante y no dejando el área del aeropuerto reservado para tal propósito estarán, excepto con respecto de las medidas de seguridad contra amenaza de interferencia ilícita, tales como violencia y piratería aérea y medidas ocasionales para el combate de droga ilícita, sujetos a no más que un control simplificado. Equipaje, carga y correo en tránsito directo deberán estar exentos de derechos de aduanas, cargos y otros impuestos similares.

ARTICULO 8

RECONOCIMIENTO DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

- 1- Los Certificados de Aeronavegabilidad, Certificados de Competencia y Licencia emitidos o validados de acuerdo con las reglas y procedimientos de una Parte Contratante y no expirados, serán reconocidos como válidos para la otra Parte Contratante con el propósito de operar los servicios acordados, previsto siempre que tales Certificados o Licencias fueren emitidos o validados, y son iguales o superiores al estándar mínimo establecido bajo la convención.
- 2- El Párrafo (1) también aplica con respecto a una línea aérea designada por el Gobierno Federal de Austria cuyo control regulatorio es ejercido y mantenido por otro Estado Miembro de la Comunidad Europea y con respecto a una línea aérea designada por el Gobierno de la República Dominicana cuyo control regulatorio es ejercido y mantenido por otro Estado Miembro de la CLAC.
- 3- Cada Parte Contratante, sin embargo, se reserva el derecho de rehusar reconocer, para los vuelos en su propio territorio, Certificados de Competencia y Licencias otorgados o validados para sus propios nacionales por la otra Parte Contratante o por cualquier otro Estado.

ARTICULO 9

REPRESENTACIÓN COMERCIAL

- 1- Las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante se le permitirá:



a) Establecer en el territorio de la otra Parte Contratante, oficinas para la promoción del transporte aéreo y venta de boletos aéreos, así como también, de acuerdo con la legislación de dicha otra Parte Contratante, otras facilidades requeridas para proveer el transporte aéreo.

b) Traer en y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante – de acuerdo con la legislación de dicha otra Parte Contratante relativo a la entrada, residencia y empleo – gerencia, ventas, técnica, operacional y otros especialistas miembros del personal requeridos para proveer el transporte aéreo; y

c) En el territorio de la otra Parte Contratante para negociar directamente y, a discreción de las líneas aéreas, a través de sus agentes de venta de transporte aéreo.

2- Las autoridades competentes de cada Parte Contratante darán todos los pasos necesarios para asegurar que la representación de las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante pueden ejercer sus actividades de una manera ordenada.

ARTICULO 10

ACTIVIDADES COMERCIALES

1- Las líneas aéreas designadas por cada Parte Contratante tendrán el derecho a vender, en el territorio de la otra Parte Contratante, transporte aéreo y cualquier persona tendrá libertad de comprar dicho transporte en la moneda de curso legal de ese territorio o en monedas de libre conversión de curso legal de otros países, de conformidad con las regulaciones de cambio extranjero en vigencia.

2- Para las actividades comerciales todos los principios mencionados en este artículo aplicarán para las líneas aéreas designadas por ambas Partes Contratantes.

ARTICULO 11

CÓDIGO COMPARTIDO

Al operar o mantener los servicios autorizados en las rutas convenidas, cualquier línea aérea designada por una Parte Contratante puede acceder a los arreglos de mercadeos co-operativo, como código compartido con:

- Una línea aérea o líneas aéreas designadas por esta Parte Contratante
- Una línea aérea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante



- Una línea aérea o líneas aéreas de un tercer país

Con tal de que todas las líneas aéreas en tales arreglos

- Mantengan la autoridad apropiada en las rutas y segmentos concernidos
- Cumplan los requerimientos normal y razonablemente aplicados a tales arreglos y
- Deben, con respecto de cualquier boleto vendido por ésta, aclarar al comprador al momento de la venta, cuál línea aérea actualmente operará cada sector del servicio y con cuál línea aérea o líneas aéreas el comprador está entrando en una relación contractual.

ARTICULO 12

CONVERSIÓN Y TRANSFERENCIA DE GANANCIAS

Cada Parte Contratante otorga a las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, el derecho de liberar y pronto transferir, a la tasa oficial de cambio, los excedentes recibos sobre desembolsos realizados en conexión con el transporte de pasajeros, equipaje, carga y correo en los servicios acordados en el territorio de la otra Parte Contratante.

ARTICULO 13

REGULACION DE LA CAPACIDAD

- 1- Cada Parte Contratante deberá permitir justa e igual oportunidad para las líneas aéreas designadas de ambas Partes Contratantes para competir en proveer el transporte aéreo internacional regido por este Acuerdo.
- 2- Cada Parte Contratante deberá permitir a cada línea aérea designada, determinar la frecuencia y capacidad del transporte aéreo internacional que ésta ofrezca, basado en consideraciones comerciales y de mercado. Consistente con este derecho, ninguna Parte Contratante deberá unilateralmente limitar el volumen de tráfico, frecuencia o regularidad del servicio, o el tipo o tipos de aeronaves operadas por las líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante, excepto como pueda ser requerido por aduanas, por razones técnicas operacionales, o de medio ambiente bajo uniformes condiciones consistentes con el artículo 15 de la Convención.



ARTICULO 14

APROBACIÓN DE CONDICIONES DE OPERACIÓN

- 1- Una línea aérea designada por una Parte Contratante solicitará a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante para aprobación al menos con treinta (30) días por adelantado el itinerario de vuelo de sus servicios programados, especificando la frecuencia, tipo de aeronave, tiempos, configuración y número de asientos a estar disponibles al público y período de validez del itinerario de vuelo. El mismo procedimiento aplicará para cualquier modificación aquí. En casos especiales este tiempo puede ser reducido sujeto al consentimiento de la respectiva autoridad aeronáutica.
- 2- Si una línea aérea designada desea operar vuelos adicionales, aparte de esos cubiertos en los itinerarios de vuelos, deberá solicitar permiso de las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. Dicha solicitud deberá usualmente ser sometida por lo menos dos (02) días laborables antes de la operación de tales vuelos.

ARTICULO 15

SEGURIDAD

- 1- Cada Parte Contratante puede solicitar la realización de consultas en cualquier momento con relación a los estándares de seguridad de cualquier área relacionada con tripulación aérea, aeronave o su operación, adoptada por la otra Parte Contratante. Dichas consultas tendrán lugar dentro de treinta (30) días de su solicitud.
- 2- Si, siguiendo tales consultas, una Parte Contratante encuentra que la otra Parte Contratante no mantiene efectivamente ni administra normas de seguridad en cualquier área que estén al menos igual al mínimo de los estándares establecidos según la Convención, la primera Parte Contratante notificará a la otra Parte Contratante de esos hallazgos y de los pasos considerados necesarios para cumplir con esos estándares mínimos, y esa otra Parte Contratante podrá tomar la acción correctiva apropiada. Un fallo de la otra Parte Contratante en tomar la acción correctiva apropiada dentro de los quince (15) días o un período más largo como puede ser acordado, estará sujeto a la aplicación del párrafo (5) del Artículo 3 (revocación, suspensión y variación de autorizaciones de operación) de este Acuerdo.
- 3- No obstante las obligaciones mencionadas en el Artículo 33 de la Convención, se conviene que cualquier aeronave operada por las líneas aéreas designadas de una Parte Contratante en servicios para o proveniente del territorio de la otra Parte Contratante puede, al momento de estar en territorio de la otra Parte Contratante, ser objeto de un examen por los representantes autorizados de la otra Parte Contratante, a bordo y alrededor de la aeronave para chequear ambos, la validez de los documentos de la aeronave y aquellos de su tripulación y la aparente condición de la aeronave y su equipo (en este Artículo llamado "inspección de rampa") previniendo que esto no conlleve a un retraso irrazonable.



4- Si cualquier inspección de rampa o series de inspecciones de rampa dan lugar a:

a) Serios concernimientos de que una aeronave o la operación de una aeronave no cumple con los estándares mínimos establecidos en ese momento según la Convención, o

b) Serios concernimientos de que hay una deficiencia de efectivo mantenimiento y administración de los estándares de seguridad establecidos en ese momento según la Convención.

La Parte Contratante que lleve a cabo la inspección deberá, para los fines del Artículo 33 de la Convención, estar libre para concluir que los requerimientos bajo los cuales los Certificados o Licencias respecto de esa aeronave, o respecto de la tripulación de esa aeronave han sido emitidos o rendidos válidos, o que los requerimientos bajo los cuales esa aeronave es operada, no es igual ni está por encima de los estándares mínimos establecidos según la Convención.

5- En caso de que el acceso para la ejecución de una inspección de rampa de una aeronave operada por o a nombre de la línea aérea o líneas aéreas de una Parte Contratante, de acuerdo con el Párrafo (3) precedente, sea negado por un representante de esa línea aérea o líneas aéreas, la otra Parte Contratante podrá inferir que serios concernimientos del tipo referido en el Párrafo 4 precedente, susciten y evoquen las conclusiones referidas en ese párrafo.

6- Cada Parte Contratante se reserva el derecho de suspender o de variar la autorización de operación de una línea aérea o líneas aéreas de la otra Parte Contratante, inmediatamente en caso de que la primera Parte Contratante concluya, como resultado de una inspección de rampa, de una series de inspecciones de rampa, de una denegación de acceso para inspección de rampa, consulta o de otra forma, que esa inmediata acción es esencial para la seguridad de la operación de la línea aérea.

7- Cualquier acción tomada por una Parte Contratante de conformidad con los Párrafos (2) o (6) precedentes, será discontinuada, una vez que la razón para tomar esa acción deje de existir.

8- Donde la República de Austria ha designado una línea aérea cuyo control regulatorio es ejercido y mantenido por un Estado Miembro de la Comunidad Europea, los derechos de la otra Parte Contratante bajo este Artículo aplicarán igualmente con respecto a la adopción, ejercicio o mantenimiento de las normas de seguridad por ese otro Estado Miembro de la Comunidad Europea y con respecto de la autorización de operación de esa línea aérea.

9- Donde la República Dominicana ha designado una Línea Aérea cuyo control regulatorio es ejercido y mantenido por un Estado Miembro la CLAC, los derechos de la otra Parte Contratante bajo este Artículo aplicarán igualmente con respecto de la adopción, ejercicio o mantenimiento de las normas de seguridad por ese otro Estado Miembro de la CLAC y con respecto de la autorización de operación de esa línea aérea.



ARTICULO 16

SEGURIDAD DE LA AVIACION

1- Consistente con sus derechos y obligaciones bajo la ley internacional, las Partes Contratantes reafirman que su obligación mutua es la de proteger la seguridad de la aviación civil contra de actos de interferencia ilícita, forman parte integral de este Acuerdo.

2- Las Partes Contratantes deberán en particular, actuar de conformidad con las previsiones de:

a) La Convención sobre Delitos y Ciertos Otros Actos Cometidos a bordo de una Aeronave, firmada en Tokio el 14 de Septiembre 1963;

b) La Convención para la Supresión de Confiscación Ilegal de aeronave, firmada en la Haya el 16 de Diciembre 1970;

c) La Convención para la Supresión de Actos Ilegales en contra de la Seguridad de la Aviación Civil, firmada en Montreal el 23 de Septiembre 1971;

d) El Protocolo para la Eliminación de Actos Ilegales de Violencia en Aeropuertos que sirven a la Aviación Civil Internacional, firmado en Montreal el 24 de Febrero 1988;

e) La Convención sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para fines de detección, firmado en Montreal el 01 de Marzo 1991, y cualquier otro acuerdo multilateral que regule la seguridad de la aviación seguido por ambas Partes Contratantes.

3- Las Partes Contratantes en sus relaciones mutuas, actuarán de conformidad con las previsiones de seguridad de la aviación establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional y designadas como Anexos de la Convención en la medida en que tales previsiones de seguridad son aplicables por los Partes Contratantes; ellas podrán requerir a los operadores de aeronave de su registro o quienes tengan su lugar principal de negocio o residencia permanente en el territorio de las Partes Contratantes o, en el caso de la República de Austria, los operadores de aeronave los cuales estén establecidos en su territorio bajo el Tratado que establece la Comunidad Europea y tengan Licencia de Operación válida de acuerdo con la Ley de la Comunidad Europea, y los operadores de aeropuertos en su territorio actúen de conformidad con tales previsiones de seguridad de la aviación.

4- Las Partes Contratantes deberán proveer, según requerimiento, toda la asistencia necesaria para cada una para prevenir actos de secuestro ilegal de aeronave civil y otros actos ilegales en contra de la seguridad de tal aeronave, sus pasajeros y tripulantes, aeropuertos y facilidades de navegación aérea, y cualquier otra amenaza a la seguridad de la aviación civil.



5- Cada Parte Contratante acuerda que sus operadores de aeronaves podrán ser requeridos observar, para entrada, salida de o mientras permanece dentro del territorio de la otra Parte Contratante, las previsiones de seguridad de la aviación de conformidad con la ley vigente en el país, incluyendo, en el caso de la República de Austria, la Ley de la Comunidad Europea, y en el caso de la República Dominicana, las correspondientes regulaciones de la CLAC.

6- Cada Parte Contratante deberá asegurarse que las medidas adecuadas sean efectivamente aplicadas dentro de su territorio para proteger la aeronave y para inspeccionar los pasajeros, tripulación, Artículos de mano, equipaje, carga y almacenajes de la aeronave antes y durante el abordaje o carga.

7- Cada Parte Contratante deberá también recibir con beneplácito cualquier requerimiento proveniente de la otra Parte Contratante, para tomar medidas de seguridad especiales razonables para enfrentar una amenaza particular

8- Cuando un incidente o amenaza de un incidente de Secuestro Ilegal de Aeronave Civil u otros Actos Ilegales en contra de la seguridad de tal aeronave, sus pasajeros y tripulantes, aeropuertos o facilidades de navegación aérea ocurran, las Partes Contratantes se asistirán una a la otra para facilitar comunicaciones y otras medidas apropiadas intentadas para terminar rápidamente y de manera segura tal incidente o amenaza aquí.

9- Cuando una Parte Contratante tenga motivos razonables para creer que la otra Parte Contratante ha pasado por alto las previsiones de seguridad de la aviación de este Artículo, las autoridades aeronáuticas de esa Parte Contratante puede solicitar la realización de consulta inmediata con las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante. De fracasar para alcanzar un acuerdo satisfactorio dentro de un (1) mes de la fecha de tal requerimiento deberá constituir motivos para la aplicación del párrafo (5) del Artículo 3 de este Acuerdo (revocación, suspensión y variación de autorizaciones de operación). Si es requerida por una emergencia seria, cualquiera de las Partes Contratantes puede tomar acción provisional, antes de la expiración del período de un mes.

ARTICULO 17

PROVISION DE ESTADÍSTICAS

Las autoridades aeronáuticas de una Parte Contratante suplirán a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte Contratante, a su requerimiento, con tal de que dichas estadísticas puedan ser razonablemente requeridas para fines de información, sujeto a las leyes y regulaciones de cada Parte Contratante.

ARTICULO 18

TARIFAS

1- Las tarifas para el transporte aéreo internacional servido según disposiciones de este Acuerdo pueden ser requeridas para ser consultadas con las autoridades aeronáuticas de cualquier Parte Contratante.



2- La intervención de las autoridades aeronáuticas estarán limitada especialmente para:

Prevenir tarifas o prácticas irrazonablemente discriminatorias;

Proteger a los consumidores de tarifas que estén irrazonablemente altas o irrazonablemente restrictivas debido por igual al abuso de una posición dominante o por prácticas concertadas entre transportistas aéreos; y

Proteger a las líneas aéreas de tarifas que estén artificialmente bajas debido al subsidio o ayuda directa o indirecta del Gobierno.

3- No obstante las previsiones de este Artículo, las tarifas a ser cargadas por los transportistas aéreos designados por la República Dominicana para transportar totalmente dentro de la Comunidad Europea, estarán sujetas, al igual que las empresas aéreas de la Comunidad, a las disposiciones legales de la Comunidad Europea.

ARTICULO 19

CONSULTAS

1- Las autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante se consultarán de tiempo en tiempo a fin de garantizar una cooperación cercana concerniente a todas las disposiciones relacionadas con la interpretación y aplicación de este Acuerdo, a requerimiento de cualquier Parte Contratante.

2- Dichas consultas deberán comenzar dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha del requerimiento de una Parte Contratante.

ARTICULO 20

MODIFICACIONES

1- Si cualquiera de las Partes Contratantes considera deseable modificar cualquier previsión de este Acuerdo, podrá en cualquier momento solicitar la realización de consultas con la otra Parte Contratante. Dichas consultas (las cuales pueden ser preparadas para discusión entre autoridades aeronáuticas), comenzarán dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha del requerimiento, a menos que ambas Partes Contratantes acuerden una extensión de este período.

2- Las modificaciones así acordadas deberán ser aprobadas por cada Parte Contratante y entrarán en vigencia el primer día del segundo mes, siguiendo la fecha sobre la cual las dos Partes Contratantes se han notificado mutuamente a través del intercambio de notas diplomáticas que los requerimientos para su entrada en vigencia bajo sus respectivos procedimientos constitucionales han sido cumplidos.



3- Las modificaciones del Anexo serán acordadas entre las autoridades competentes de las Partes Contratantes y entrarán en vigencia el primer día del segundo mes, siguiendo la fecha en la cual las dos Partes Contratantes se han notificado mutuamente a través del intercambio de notas diplomáticas que los requerimientos para su entrada en vigencia bajo sus respectivos procedimientos constitucionales han sido cumplidos.

ARTICULO 21

SOLUCION DE DISPUTAS

- 1- Si alguna disputa surge entre las Partes Contratantes relacionada con la interpretación o aplicación de este Acuerdo, las Partes Contratantes deberán, en primer lugar, esforzarse en solucionarlo a través de negociación.
- 2- Si las Partes Contratantes fracasan en alcanzar un arreglo en la negociación, ellas pueden convenir el referir la disputa para decisión de un árbitro, o la disputa puede, a requerimiento de cualquier Parte Contratante, ser sometida a la decisión de un Tribunal de tres árbitros, uno para ser nominado por cada Parte Contratante y el tercero para ser designado por los dos así nominados.
- 3- Cada una de las Partes Contratantes nominará un árbitro dentro de un período de sesenta (60) días a partir de la fecha del recibo por cualquier Parte Contratante de la otra, de una notificación a través de los canales diplomáticos, requiriendo arbitraje de la disputa, y el tercer árbitro será designado dentro de un período adicional de sesenta (60) días.
- 4- Si cualquier Parte Contratante fracasa en nominar un árbitro dentro del período especificado, o el tercer árbitro no es designado dentro del período especificado, el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional puede ser requerido por cualquier Parte Contratante para designar un árbitro o árbitros, según el caso lo requiera. En tal caso, el tercer árbitro deberá ser un nacional de un tercer Estado y actuará como Presidente del Tribunal, debiendo determinar el lugar donde el arbitraje se efectuará. Si el Presidente considera que él es un nacional de un Estado, el cual no puede ser considerado neutral en relación a la disputa, el mayor de los vicepresidentes, que no esté descalificado en ese aspecto, hará los arreglos. El tribunal de arbitraje tomará su decisión por mayoría de votos.
- 5- Las Partes Contratantes se comprometen a cumplir con cualquier decisión dada bajo el párrafo (2) de este Artículo.
- 6- Si, y en cuanto cualquier Parte Contratante fallen en cumplir con cualquier decisión dada bajo el párrafo (2) de este Artículo, la otra Parte Contratante puede limitar, suspender o revocar cualesquiera derechos o privilegios que hayan sido otorgados en virtud de este Acuerdo para la Parte Contratante en defecto o para una línea aérea designada en defecto.



7- Los gastos del Tribunal de arbitraje, incluyendo los impuestos y gastos de los árbitros serán compartidos de manera proporcional por las Partes Contratantes. Cualquier gasto en que incurra el Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, en conexión con los procedimientos del párrafo (4) de este Artículo, será considerado como parte de los gastos del Tribunal de Arbitraje.

ARTICULO 22

TERMINACIÓN

1- Cada Parte Contratante puede, en cualquier momento, notificar por escrito a través de los canales diplomáticos a la otra Parte Contratante su decisión de terminar este Acuerdo. Tal notificación deberá simultáneamente ser comunicada a la Organización de Aviación Civil Internacional.

2- En tal caso, el Acuerdo terminará doce (12) meses después de la fecha del recibo de la notificación por la otra Parte Contratante, a menos que la notificación para la terminación sea retirada por mutuo acuerdo antes de la expiración del período. En ausencia de reconocimiento del recibo por la otra Parte Contratante, la notificación será considerada como haber sido recibida catorce (14) días después del recibo de la notificación por la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 23

REGISTRO

Este Acuerdo y sus enmiendas deberán ser registrados en la Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTICULO 24

ENTRADA EN VIGOR

Este Acuerdo entrará en vigencia el día primero del segundo mes siguiente a la fecha en la cual las dos Partes Contratantes se hayan notificado mutuamente, por un intercambio de notas diplomáticas que los requerimientos para su entrada en vigencia, de acuerdo con sus respectivos procedimientos constitucionales, han sido cumplidos.

En testimonio de lo cual, los Plenipotenciarios infrascritos, estando debidamente autorizados para esto por los respectivos Gobiernos, han firmado este Acuerdo.



Hecho en duplicado en Santo Domingo, a los diecinueve (19) días del mes de abril del año dos mil siete (2007), en los idiomas Español, Inglés y Alemán.

En caso de disputa la versión en inglés prevalecerá.

**POR EL GOBIERNO DE LA
REPUBLICA DOMINICANA**

CARLOS MORALES TRONCOSO
Secretario de Estado de
Relaciones Exteriores

**POR EL GOBIERNO
FEDERAL DE AUSTRIA**

HANS WINKLER
Ministro de Relaciones Exteriores



Sección I:

A. La(s) línea(s) Aérea(s) designada(s) por el Gobierno Federal de Austria estarán autorizadas para operar servicios aéreos regulares en ambas direcciones en las rutas especificadas aquí en lo adelante:

Puntos de Origen	Puntos Intermedios	Puntos de Destino	Puntos más allá
Puntos en Austria	Cualquier Puntos	Puntos en la República Dominicana	Cualquier Puntos

B. La(s) línea(s) aérea(s) designada(s) por el Gobierno de la República Dominicana estarán autorizadas para operar servicios aéreos regulares en ambas direcciones en las rutas especificadas aquí en lo adelante:

Puntos de Origen	Puntos Intermedios	Puntos de Destino	Puntos más allá
Puntos en la República Dominicana	Cualquier Puntos	Puntos en Austria	Cualquier Punto

Sección II:

Cualquier punto intermedio y puntos más allá pueden ser servidos por las línea(s) aérea(s) designada(s) de cada Parte Contratante sin ejercer derechos de tráfico de Quinta Libertad.

El ejercicio de derechos de tráfico de Quinta Libertad puede ser acordado por las autoridades competentes de las dos Partes Contratantes.

Sección III:

Las línea(s) aérea(s) designada(s) de cualquier Parte Contratante pueden, en cualquier vuelo o en todos, omitir cualquier punto intermedio y/o puntos más allá, con tal de que los servicios convenidos en esta ruta, comiencen o terminen en el territorio de esa Parte Contratante.



AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE DOMINICAN REPUBLIC AND THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT

The Government of the Dominican Republic and the Austrian Federal Government, hereinafter referred to as "the Contracting Parties", being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

Desiring to organize, in a safe and orderly manner, international air services and to promote in the greatest possible measure international cooperation in respect of such services; and

Desiring to establish an Agreement to foster the development of scheduled air services between and beyond their territories,

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

DEFINITIONS

For the purpose of the present Agreement:

- a) The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, including any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 (a) thereof, so far as those Annexes and amendments are applicable for both Contracting Parties;
- b) The term "aeronautical authorities" means, in the case of the Austrian Federal Government the Ministry for Transport, Innovation and Technology, and in the case of the Government of the Dominican Republic the Civil Aviation Authority of the Dominican Republic or, in both cases, any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities or similar functions;
- c) The term "agreed services" means scheduled international air services on the route(s) specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, baggage, cargo and mail;
- d) The term "designated airline" means any airline, which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of the present Agreement;
- e) The term "territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;



f) The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings assigned to them in Article 96 of the Convention;

g) The term "specified route" means a route specified in the Annex to this Agreement.

h) The term "capacity" in relation to agreed services means the available payload of the aircraft used on such services, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route.

i) The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including commission charges and other additional remuneration for agency or sale of transportation documents, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

j) The term "Annex" means the Annex to this Agreement as amended. The Annex forms an integral part of the Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annex except where otherwise provided.

k) The term "LACAC Member State" means a State that is a contracting party to the Treaty establishing the Latin American Civil Aviation Commission.

ARTICLE 2

GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating scheduled international air services on the routes specified in the Route Schedule.

2. Subject to the provisions of this Agreement the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating the agreed services on the specified routes, the following rights:

a) the right to fly across its territory without landing, and

b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

c) the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified in the Annex for the purpose of taking on board and disembarking passengers, baggage, cargo including mail, separately or in combination, destined for or coming from point(s) in the territory of the first Contracting Party.



3. Nothing in paragraph (2) shall be deemed to confer on the airlines designated by one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and cargo including mail for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3

DESIGNATION AND REVOCATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw the designation of any airline or to substitute another airline for one previously designated.

2. Such designation shall be effected by virtue of written notification between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to prove that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. On receipt of such designation the aeronautical authority of the other Contracting Party shall grant the appropriate authorization and permissions with minimum procedural delay, provided:

(a) In the case of an airline designated by the Austrian Federal Government:

(i) it is established in the territory of the Republic of Austria under the Treaty establishing the European Community and has a valid Operating Licence in accordance with European Community law;

(ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

(iii) the airline is owned directly or through majority ownership and it is effectively controlled by Member States of the European Community and/or by nationals of such states.

(b) In the case of an airline designated by the Government of the Dominican Republic:



(i) it is established in the territory of the Dominican Republic and has a valid Operating Licence in accordance with Dominican law or the law of an other Member State of LACAC

(ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by a Member State of LACAC responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

(iii) the airline is owned directly or through majority ownership and it is effectively controlled by Member States of LACAC and (/or by nationals of such states.

5. Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorization or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party where:

(a) In the case of an airline designated by the Austrian Federal Government:

(i) it is not established in the territory of the Republic of Austria under the Treaty establishing the European Community or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Community law;

(ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or

(iii) the airline is not owned directly or through majority ownership and it is not effectively controlled by Member States of the European Community and/or by nationals of such states.

(b) In the case of an airline designated by the Government of the Dominican Republic:

(i) it is not established in the territory of the Dominican Republic or does not have a valid Operating Licence in accordance with Dominican law;

(ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the LACAC Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or

(iii) the airline is not owned directly or through majority ownership and it is not effectively controlled by LACAC Member States and /or by nationals of such States. .

6. Reference in this Agreement to nationals of the Republic of Austria shall be understood as referring to nationals of European Community Member States.



7. When an airline has been so designated and authorized in accordance with this Article, it may at any time begin to operate the agreed services, in accordance with the provisions of the present Agreement.

ARTICLE 4

APPLICABILITY OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws and regulations of one Contracting Party shall apply to the navigation and operation of the aircraft of the airlines designated by the other Contracting Party during entry into, flying over, stay in and departure from the territory of the first Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail such as formalities regarding entry, exit, emigration, immigration, customs, health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by aircraft of the airlines designated by the other Contracting Party whilst they are within the said territory.

3. Each Contracting Party shall, upon request, supply to the other Contracting Party copies of the relevant laws and regulations referred to in this Article.

ARTICLE 5

EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES

1. Aircraft operated on international services by the airline(s) designated by each Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants and the aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. In addition, the following shall also be exempt from the same duties and taxes with the exception of charges corresponding to the service performed:

(a) aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the appropriate authorities of said Contracting Party, and for use on board the aircraft engaged on a specified route of the other Contracting Party;

(b) spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on a specified route by the airlines designated by the other Contracting Party;



(c) fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on a specified route by the airline(s) designated by the other Contracting Party, even if these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under customs supervision or control.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. However, nothing in this Agreement shall prevent the Republic of Austria from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated air carrier of the Dominican Republic that operates between a point in the territory of the Republic of Austria and another point in the territory of the Republic of Austria or in the territory of another European Community Member State.

5. However, nothing in this Agreement shall prevent the Dominican Republic from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated air carrier of the Dominican Republic that operates between a point in the territory of the Dominican Republic and another point in the territory of the Dominican Republic or in the territory of another LACAC Member State.

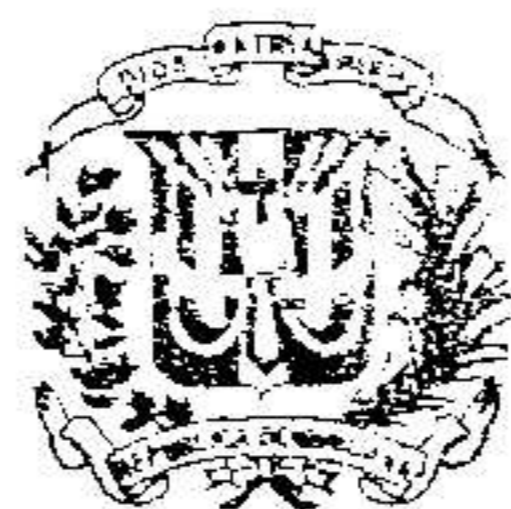
ARTICLE 6

USER CHARGES

1. Each Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the airlines designated by the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international services.

2. Those charges shall not be higher than the charges imposed upon aircraft of the designated airlines of each Contracting Party engaged in similar international services.

3. Such charges shall be just and reasonable and shall be based on sound economic principles.



ARTICLE 7

TRAFFIC IN DIRECT TRANSIT

Passengers, baggage and cargo including mail in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against the threat of unlawful interference, such as violence and air piracy and occasional measures for the combat of illicit drug traffic, be subject to no more than a simplified control. Baggage, cargo and mail in direct transit shall be exempt from custom duties, charges and other similar taxes.

ARTICLE 8

RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, in accordance with the rules and procedures of one Contracting Party and unexpired shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services, provided always that such certificates or licences were issued, or validated, are equal or above the minimum standards established under the Convention.
2. Paragraph (1) also applies with respect to an airline designated by the Austrian Federal Government whose regulatory control is exercised and maintained by another European Community Member State and with respect to an airline designated by the Government of the Dominican Republic whose regulatory control is exercised and maintained by another LACAC Member State
3. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted or validated to its own nationals by the other Contracting Party or by any other State.

ARTICLE 9

COMMERCIAL REPRESENTATION

1. The airlines designated by each Contracting Party shall be allowed:
 - a) To establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as, in accordance with the legislation of such other Contracting Party, other facilities required for the provision of air transportation;
 - b) To bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party – in accordance with the legislation of such other Contracting Party relating to entry, residence and employment – managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air transportation; and



c) In the territory of the other Contracting Party to engage directly and, at the airlines discretion, through its agents in the sale of air transportation.

2. The competent authorities of each Contracting Party will take all necessary steps to ensure that the representations of the airlines designated by the other Contracting Party may exercise their activities in an orderly manner.

ARTICLE 10

COMMERCIAL ACTIVITIES

1. The airlines designated by each Contracting Party shall have the right to sell, in the territory of the other Contracting Party, air transportation and any person shall be free to purchase such transportation in the currency of that territory or in freely convertible currencies of other countries in accordance with the foreign exchange regulations in force.

2. For the commercial activities all principles mentioned in this Article shall apply to the airlines designated by both Contracting Parties.

ARTICLE 11

CODE SHARING

In operating or holding out the authorised services on the agreed routes, any airline designated by one Contracting Party may enter into co-operative marketing arrangements like code sharing with

- an airline or airlines designated by this Contracting Party
- an airline or airlines designated by the other Contracting Party
- an airline or airlines of a third country

provided that all airlines in such arrangements

- hold the appropriate authority on the routes and segments concerned
- meet the requirements normally and reasonably applied to such arrangements and
- must, in respect of any ticket sold by it, make it clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.



ARTICLE 12

CONVERSION AND TRANSFER OF REVENUES

Each Contracting Party grants to the airlines designated by the other Contracting Party the right of free and prompt transfer, at the official rate of exchange, of the excess of receipts over expenditures achieved in connection with the carriage of passengers, baggage, cargo and mail on the agreed services in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 13

CAPACITY REGULATIONS

1. Each Contracting Party shall allow fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in providing the international air transport governed by this Agreement.
2. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the airlines designated by the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

ARTICLE 14

APPROVAL OF CONDITIONS OF OPERATION

1. An airline designated by one Contracting Party shall file to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval at least thirty (30) days in advance the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, times, configuration and number of seats to be made available to the public and period of timetable validity. The same procedure shall apply to any modification thereof. In special cases this time limit may be reduced subject to the consent of the respective aeronautical authority.
2. If a designated airline wishes to operate supplementary flights besides those covered in the timetables, it shall request permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such request shall usually be submitted at least two (2) working days before operating such flights.



ARTICLE 15

SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of paragraph (5) of Article 3 (revocation, suspension and variation of operating authorisations) of this Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by the designated airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
 - b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.



5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by or on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) above is denied by a representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of the airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8. Where the Republic of Austria has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by an European Community Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Community Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

9. Where the Dominican Republic has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by a LACAC Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Community Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

ARTICLE 16

SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2. The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of:

a) The Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963;

b) The Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970;



c) The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971;

d) The Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988;

e) The Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991,

and any other multilateral agreement governing aviation security binding upon both Contracting Parties.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or who have their principal place of business or permanent residence in the territory of the Contracting Parties or, in the case of the Republic of Austria, operators of aircraft which are established in its territory under the Treaty establishing the European Community and have valid Operating Licences in accordance with European Community Law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

5. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for entry into, departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in the country, including, in the case of the Republic of Austria, European Community Law.

6. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading.

7. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

8. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.



9. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within one (1) month of the date of such request shall constitute grounds for application of paragraph (5) of Article 3 of this Agreement (revocation, suspension and variation of operating authorisations). If required by a serious emergency, either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of a month period.

ARTICLE 17

PROVISION OF STATISTICS

The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, with such statistics as may be reasonably required for information purposes subject to the laws and regulations of each Contracting Party.

ARTICLE 18

TARIFFS

1. Tariffs for international air transport operated pursuant to this Agreement may be required to be filed with the aeronautical authorities of either Contracting Party.

2. Intervention by the aeronautical authorities shall be limited especially to:

preventing unreasonably discriminatory tariffs or practices;

protecting consumers from tariffs that are unreasonably high or unreasonably restrictive due either to the abuse of a dominant position or to concerted practices among air carriers; and

protecting airlines from tariffs that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support.

3. Notwithstanding the provisions of this Article the tariffs to be charged by the air carrier(s) designated by the Dominican Republic for carriage wholly within the European Community shall be, like the air carrier(s) of the European Community, subject to European Community law.



ARTICLE 19

CONSULTATIONS

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall consult each other from time to time, in order to ensure close cooperation concerning all the issues related to the interpretation and application of this Agreement, on request of either Contracting Party.
2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request of one Contracting Party.

ARTICLE 20

MODIFICATIONS

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may at any time request consultations with the other Contracting Party. Such consultations (which may be prepared by discussions between the aeronautical authorities), shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.
2. Modifications so agreed upon shall be approved by each Contracting Party and shall enter into force on the first day of the second month, following the date on which the two Contracting Parties have notified each other by an exchange of diplomatic notes that the requirements for its entry into force under their respective constitutional procedures have been fulfilled.
3. Modifications to the Annex shall be agreed upon between the appropriate authorities of the Contracting Parties and shall enter into force on the first day of the second month, following the date on which the two Contracting Parties have notified each other by an exchange of diplomatic notes that the requirements for its entry into force under their respective constitutional procedures have been fulfilled.

ARTICLE 21

SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to an arbitrator, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated.



3. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days.

4. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified or the third arbitrator is not appointed within in the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the tribunal and shall determine the place where the arbitration will be held. If the President considers that he is a national of a state, which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointments. The arbitral tribunal shall reach its decision by a majority of votes.

5. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

6. If and as long as either Contracting Party fails to comply with any decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to a designated airline in default.

7. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph (4) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

ARTICLE 22

TERMINATION

1. Each Contracting Party may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organisation.

2. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.



ARTICLE 23

REGISTRATION

This Agreement and amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 24

ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month, following the date on which the two Contracting Parties have notified each other by an exchange of diplomatic notes that the requirements for its entry into force under their respective constitutional procedures have been fulfilled.

In witness whereof the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized thereto by the respective Governments, have signed this Agreement.

Done in duplicate at Santo Domingo, on the nineteenth day (19) of April two thousand and seven (2007), in the English, Spanish and German languages.

In case of dispute the English version shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF THE
DOMINICAN REPUBLIC


CARLOS MORALES TRONCOSO
SECRETARY OF STATE OF
FOREING AFFAIRS

FOR THE AUSTRIAN FEDERAL
GOVERNMENT

HANS WINKLER
MINISTER OF FOREING AFFAIRS



ANNEX

Section I:

A. The airline(s) designated by the Austrian Federal Government shall be entitled to operate scheduled air services in both directions on routes specified hereafter:

Points of Origin:	Intermediate points:	Points of Destination:	Points beyond:
Points in Austria	Any points	Points in the Dominican	Any points

B. The airline(s) designated by the Government of the Dominican Republic shall be entitled to operate scheduled air services in both directions on routes specified hereafter:

Points of Origin:	Intermediate points:	Points of Destination:	Points beyond:
Points in the Dominican	Any points	Points in Austria	Any points

Section II:

Any intermediate points and points beyond may be served by the designated airline(s) of each Contracting Party without exercising Fifth Freedom traffic rights.

The exercise of Fifth Freedom traffic rights may be agreed upon by the appropriate authorities of the two Contracting Parties.

Section III:

The designated airline(s) of either Contracting Party may, on any or all flights, omit calling at any of the intermediate and/or beyond points, provided that the agreed services on this route start and terminate in the territory of that



LUFTVERKEHRSABKOMMEN ZWISCHEN DER REGIERUNG DER DOMINIKANISCHEN REPUBLIK UND DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG

Die Regierung der Dominikanischen Republik und die Österreichische Bundesregierung, 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, 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.
- 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 Lateinamerikanischen 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 LACAC -Mitgliedsstaat 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 umweltbedingten 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, unterzeichnet in Tokio am 14. September 1963;

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

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

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

e) Das Übereinkommen über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zweck des Aufspürens, 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.
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 REGIERUNG DER
DOMINIKANISCHEN REPUBLIK

FÜR DIE
ÖSTERREICHISCHE
BUNDESREGIERUNG

Carlos Morales Troncoso
CARLOS MORALES TRONCOSO
Staatsekretär für auswärtige
Angelegenheiten

HANS WINKLER
Staatsekretär für auswärtige
Angelegenheiten



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.