

**LUFTVERKEHRSABKOMMEN  
ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG UND DER  
REGIERUNG DES STAATES KATAR**

Die österreichische Bundesregierung und die Regierung des Staates Katar, nachstehend als „die Vertragsparteien“ bezeichnet, als Parteien der am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Konvention über die Internationale Zivilluftfahrt;

In der Absicht, internationale Flugdienste auf sichere und geordnete Art und Weise zu organisieren und die internationale Zusammenarbeit im Hinblick auf derartige Dienste bestmöglich zu fördern; und

In der Absicht, ein Abkommen zu schließen, um die Entwicklung von Linienflugdiensten zwischen ihren Hoheitsgebieten sowie darüber hinaus zu fördern,

Haben vereinbart wie folgt:

## **ARTIKEL 1**

### **DEFINITIONEN**

Für den Zweck des vorliegenden Abkommens:

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

b) bedeutet der Begriff „Luftfahrtbehörden“ im Falle der österreichischen Bundesregierung das Ministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und im Falle der Regierung des Staates Katar den Vorsitzenden der Zivilluftfahrtbehörde, oder, in beiden Fällen, alle Personen oder Gremien, die autorisiert sind, Funktionen, welche 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;

---

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

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; und

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 „Nutzergebühren“ die für die Nutzung der Flughäfen, Navigationseinrichtungen und anderen dazugehörigen Dienste, die von einer Vertragspartei der anderen angeboten werden, eingehobenen Gebühren und Sätze.

**ARTIKEL 2**  
**ANWENDBARKEIT DER KONVENTION VON CHICAGO**

Die Bestimmungen dieses Abkommens unterliegen den Bestimmungen der Konvention, insoferne als diese Bestimmungen für internationale Flugdienste gelten.

### **ARTIKEL 3**

#### **GEWÄHRUNG VON RECHTEN**

1. Jede Vertragspartei gewährt der jeweils anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen ausgeführten 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 4**

### **NAMHAFTMACHUNG UND ERMÄCHTIGUNG**

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, der anderen Vertragspartei schriftlich 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. Die besagte Namhaftmachung erfolgt kraft einer schriftlichen Mitteilung zwischen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien.

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) das Fluglinienunternehmen wurde im Hoheitsgebiet der Republik Österreich im Rahmen des Vertrages über die Errichtung der Europäischen Gemeinschaft gegründet und verfügt über eine gültige Betriebsbewilligung nach Europäischem Gemeinschaftsrecht;

(ii) die effektive regulatorische Kontrolle des Fluglinienunternehmens wird vom EU-Mitgliedsstaat, der für die Ausstellung von dessen Luftverkehrsbetreiberschein zuständig ist, ausgeübt und

wahrgenommen, und die zuständigen Luftfahrtbehörden werden in der Namhaftmachung klar genannt; und

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

(b) im Falle eines von der Regierung des Staates Katar namhaft gemachten Fluglinienunternehmens:

- (i) das Fluglinienunternehmen wurde im Hoheitsgebiet des Staates Katar gegründet und verfügt über eine gültige Betriebsbewilligung nach dem Recht des Staates Katar;
- (ii) der Staat Katar übt eine wirksame regulatorische Kontrolle des Fluglinienunternehmens aus und hält diese auch aufrecht und ist für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberscheins zuständig; und
- (iii) das Fluglinienunternehmen steht direkt oder über eine Mehrheitsbeteiligung im Eigentum des Staates Katar und/oder von Angehörigen des besagten Staates und wird wirksam von diesen kontrolliert.

## ARTIKEL 5

### WIDERRUF ODER AUFHEBUNG DER BETRIEBSGENEHMIGUNG

1. Jede Vertragspartei kann die Betriebsbewilligung oder die technischen Genehmigungen eines von der jeweils anderen Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmens widerrufen, aufheben oder einschränken, sofern:

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

- (i) das Fluglinienunternehmen nicht im Hoheitsgebiet der Republik Österreich im Rahmen des Vertrages über die Errichtung der Europäischen Gemeinschaft gegründet wurde und über keine gültige Betriebsbewilligung nach Europäischem Gemeinschaftsrecht verfügt;
- (ii) die wirksame regulatorische 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 wirksam von diesen kontrolliert wird.

(b) im Falle eines von der Regierung des Staates Katar namhaft gemachten Fluglinienunternehmens:

- (i) das Fluglinienunternehmen nicht im Hoheitsgebiet des Staates Katar gegründet wurde und über keine gültige Betriebsbewilligung nach dem Recht des Staates Katar verfügt;



- (ii) vom Staat Katar keine effektive regulatorische Kontrolle des Fluglinienunternehmens ausgeübt oder aufrechterhalten wird, oder der Staat Katar nicht für die Ausstellung seines Luftverkehrsbetreiberscheins verantwortlich ist; oder
  
- (iii) das Fluglinienunternehmen nicht direkt oder über eine Mehrheitsbeteiligung im Eigentum des Staates Katar und/oder von Angehörigen des besagten Staates steht und nicht wirksam von diesen kontrolliert wird.

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

3. 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 6**

### **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, vorzulegen.

## **ARTIKEL 7**

### **BEFREIUNG VON ZOLL- UND ANDEREN GEBÜHREN**

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 der/den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Partei auf einer festgelegten Flugstrecke eingesetzt werden;

(c) Treib- und Schmierstoffe, die zur Versorgung von Luftfahrzeugen bestimmt sind, die von dem/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 bleibt.

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. Keine Bestimmung dieses Abkommens hindert die Republik Österreich jedoch daran, auf nicht diskriminierender Basis Steuern, Abgaben oder Gebühren auf Treibstoff einzuheben, der in ihrem Hoheitsgebiet zur Verwendung in Luftfahrzeugen eines namhaft gemachten Fluglinienunternehmens des Staates Katar bereit gestellt wird, das Flugstrecken zwischen einem Punkt im Hoheitsgebiet der Republik Österreich und einem anderen Punkt im Hoheitsgebiet der Republik Österreich oder im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedsstaates der Europäischen Gemeinschaft bedient.

## **ARTIKEL 8**

### **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. Die besagten 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. Die besagten Gebühren haben gerecht und angemessen zu sein und auf vernünftigen wirtschaftlichen Grundsätzen zu beruhen.

## **ARTIKEL 9**

### **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 10**

### **ANERKENNUNG VON BESCHEINIGUNGEN UND LIZENZEN**

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 wenigstens den Mindeststandards gemäß der Konvention.
  
2. Absatz 1) gilt auch im Hinblick auf ein von der österreichischen Bundesregierung namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen, dessen regulatorische Kontrolle von einem anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Gemeinschaft ausgeübt und wahrgenommen 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 einem anderen Staat verliehen wurden, für Flüge über ihr eigenes Hoheitsgebiet zu verweigern.

## **ARTIKEL 11**

### **VERTRETUNGEN**

1. Den von jeder Vertragspartei 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) gemäß der Gesetzgebung der besagten 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) den Verkauf von Luftverkehrsleistungen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zu betreiben, im Einklang mit dem geltenden Recht der besagten Vertragspartei.

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 12**

### **GEWERBLICHE TÄTIGKEITEN**

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 gewerblichen Tätigkeiten gelten alle in diesem Artikel genannten Grundsätze für die von beiden Vertragsparteien namhaft gemachten Fluglinienunternehmen.

### **ARTIKEL 13**

#### **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 14**

### **GRUNDSÄTZE FÜR DEN BETRIEB DER VEREINBARTEN FLUGDIENSTE**

1. Jede Vertragspartei gibt den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen beider Vertragsparteien in gerechter und gleicher Weise Gelegenheit, hinsichtlich der Bereitstellung 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.

3. Fluglinienunternehmen, die von einer Vertragspartei namhaft gemacht werden, haben den Luftfahrtbehörden der jeweils anderen Vertragspartei ihre Flugpläne mindestens dreißig (30) Tage vor dem vorgesehenen Datum ihrer Einführung zur Genehmigung vorzulegen. Das gleiche Verfahren gilt für etwaige Änderungen des Flugplans.

In besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der besagten Behörden verkürzt werden.

## **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 genügen, 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 Artikel 5 (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 „Gangwayinspektion“ bezeichnet), sofern dies nicht zu einer ungebührlichen Verzögerung führt.

4. Sollte eine derartige Gangwayinspektion oder sollten mehrere Gangwayinspektionen Anlass geben zu:

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

b) ersten Bedenken, dass keine wirksame Wahrung und Anwendung der zur fraglichen Zeit gemäß der Konvention festgelegten Sicherheitsstandards erfolgt,

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 Gangwayinspektion eines vom oder im Namen des Fluglinienunternehmens einer Vertragspartei betriebenen Luftfahrzeugs gemäß Absatz (3) oben vom Vertreter dieses/dieser Fluglinienunternehmen/s verwehrt wird, steht es der anderen Vertragspartei frei, daraus zu schließen, dass dies zu ersten 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 Gangwayinspektionen, aufgrund der Verweigerung des Zugangs zwecks Gangwayinspektion, aufgrund von Beratungen oder aus einem anderen Grund, dass eine sofortige Maßnahme für die Sicherheit des Flugbetriebs 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 regulatorische 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.

## ARTIKEL 16 SICHERHEIT DER LUFTFAHRT

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

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

- a) Das Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen<sup>2</sup>, unterzeichnet in Tokio am 14. September 1963;
- b) Das Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen<sup>3</sup>, unterzeichnet in Den Haag am 16. Dezember 1970;
- c) Das Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt<sup>4</sup>, unterzeichnet in Montreal am 23. September 1971;
- d) Das Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen<sup>5</sup>, unterzeichnet in Montreal am 24. Februar 1988;
- e) Das Übereinkommen über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zweck des Aufspürens<sup>6</sup>, unterzeichnet in Montreal am 1. März 1991,

sowie jede sonstige multilaterale Vereinbarung, welche die Sicherheit der Luftfahrt

---

<sup>2</sup> Kundgemacht in BGBl. Nr. 247/1974, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 2/2008.

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

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

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

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

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 Übereinkommens zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft in ihrem Hoheitsgebiet errichtet wurden und über gültige Betriebslizenzen 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 in dem Land geltenden Recht einzuhalten, einschließlich, im Falle der Republik Österreich, Europäisches Gemeinschaftsrecht.

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 Artikel 5 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**  
**BEREITSTELLUNG STATISTISCHER UNTERLAGEN**

Die Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei haben den Luftfahrtbehörden der jeweils anderen Vertragspartei auf deren Wunsch jene statistischen Informationen vorzulegen, die zu Informationszwecken angemessenerweise angefordert werden, vorbehaltlich der Gesetze und Verordnungen einer jeden Vertragspartei.

## ARTIKEL 18

### TARIFE

1. Die Tarife, die von einem von einer Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen für die Beförderung in oder aus dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei verrechnet werden, werden auf einem angemessenen Niveau festgesetzt, wobei alle relevanten Faktoren entsprechend zu berücksichtigen sind, einschließlich Betriebskosten, adäquater Gewinn sowie die Tarife anderer Fluglinienunternehmen.
2. Ohne die Anwendung des allgemeinen Wettbewerbs- und Konsumentenschutzrechts der jeweiligen Vertragsparteien einzuschränken, ist keine Vertragspartei berechtigt, einseitige Maßnahmen zu ergreifen, um die Einführung oder Fortführung eines effektiven Tarifs zu verhindern, der von einem von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen für internationale Flugtransporte, die im Rahmen dieses Abkommens bereitgestellt werden, verrechnet werden soll oder verrechnet wird. Interventionen seitens der Luftfahrtbehörden beschränken sich insbesondere auf:
  - a. die Verhinderung ungebührlich diskriminierender Tarife oder Praktiken;
  - b. 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;
  - c. den Schutz von Fluglinienunternehmen vor Tarifen, die aufgrund von direkten oder indirekten staatlichen Subventionen oder Unterstützungen künstlich niedrig sind; und
  - d. den Schutz der Fluglinienunternehmen vor Tarifen, die künstlich niedrig sind, sofern Hinweise dafür vorliegen, dass eine Absicht besteht, den Wettbewerb zu eliminieren.

3. Die Tarife sind den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien mindestens dreißig (30) Tage vor dem vorgesehenen Einführungsdatum zur Genehmigung vorzulegen. In besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der besagten Behörden verkürzt werden.
4. Diese Genehmigung kann ausdrücklich erteilt werden. Falls keine der Luftfahrtbehörden innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach dem Vorlagedatum, gemäß Absatz (2) und (3) dieses Artikels, ihre Ablehnung zum Ausdruck gebracht hat, gelten diese Tarife als genehmigt.
5. Falls, während der gemäß Absatz (4) dieses Artikels geltenden Frist, eine Luftfahrtbehörde der anderen Luftfahrtbehörde ihre Ablehnung eines Tarifs mitteilt, haben die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien zu versuchen, den Tarif einvernehmlich festzulegen.
6. Wenn sich die Luftfahrtbehörden über einen Tarif, der ihnen gemäß Absatz (3) dieses Artikels unterbreitet wurde, oder über die Bestimmung eines Tarifs gemäß Absatz (5) dieses Artikels nicht einigen können, so ist die Meinungsverschiedenheit gemäß den Bestimmungen von Artikel 21 dieses Abkommens beizulegen.
7. Ein im Einklang mit den Bestimmungen dieses Artikels festgelegter Tarif bleibt in Kraft, bis ein neuer Tarif festgelegt wurde. Jeder ohne Ablaufdatum genehmigte Tarif bleibt, wenn kein anderer Tarif eingereicht oder genehmigt wurde, in Kraft, bis er vom betreffenden Fluglinienunternehmen zurückgezogen wird oder bis beide Vertragsparteien übereinkommen, dass dieser Tarif nicht mehr gilt.
8. Ungeachtet der Bestimmungen dieses Artikels unterliegen Tarife, die von dem(den) vom Staat Katar namhaft gemachten Luftverkehrsbetreiber(n) für Beförderungen zur Gänze innerhalb der Europäischen Gemeinschaft zu verrechnen sind, dem Europäischen Gemeinschaftsrecht.

## **ARTIKEL 19**

### **BERATUNGEN**

1. Die Luftfahrtbehörden einer jeden Vertragspartei haben sich auf Wunsch einer Vertragspartei zu gegebener Zeit miteinander zu beraten, um eine enge Zusammenarbeit im Hinblick auf alle Fragen im Zusammenhang mit der Auslegung und Anwendung dieses Abkommens sicherzustellen.

2. Die besagten 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, Bestimmungen dieses Vertrages abzuändern, so kann sie jederzeit um Beratungen mit der anderen Vertragspartei ersuchen. Diese Beratungen (denen Gespräche zwischen den Luftfahrtbehörden vorausgehen können) beginnen innerhalb eines Zeitraums von sechzig (60) Tagen nach dem Datum der Anfrage, 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**

### **STREITBEILEGUNG**

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 einer bestimmten Person oder einem bestimmten Gremium zur Entscheidung vorzutragen; falls sie dies nicht vereinbaren, ist der Streit auf Wunsch einer Vertragspartei einem aus drei Schiedsrichtern bestehenden Schiedsgericht zur Entscheidung vorzulegen, wobei je ein Schiedsrichter von jeder Vertragspartei benannt und der dritte von den beiden derart benannten Schiedsrichtern bestellt wird. 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. 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 auf Wunsch einer jeden Partei je nach Situation einen oder mehrere Schiedsrichter bestellen. In einem solchen Fall hat der dritte Schiedsrichter Staatsangehöriger eines Drittstaates zu sein und fungiert als Vorsitzender des Schiedsgerichts.
3. Jede Vertragspartei hat die Kosten des von ihr bestellten Schiedsrichters sowie ihrer Vertretung im Schiedsverfahren selbst zu tragen. Die Kosten des Vorsitzenden sowie alle sonstigen Kosten sind zu gleichen Teilen von den Vertragsparteien zu tragen.
4. Die Vertragspartei hat jede gemäß Absatz (2) dieses Artikels getroffene Entscheidung zu befolgen.

## **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 Zivilluftfahrtorganisation 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 BEI DER INTERNATIONALEN**  
**ZIVILLUFTFAHRTORGANISATION**

Dieses Abkommen sowie alle späteren Änderungen desselben sind bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation von dem Staat einzutragen, wo die Unterzeichnung des Abkommens stattfindet.

**ARTIKEL 24**  
**ÜBEREINSTIMMUNG MIT MULTILATERALEN KONVENTIONEN**

Wenn eine allgemeine multilaterale Luftverkehrskonvention oder ein multilaterales Luftverkehrsabkommen im Hinblick auf beide Vertragsparteien in Kraft tritt, gilt das vorliegende Abkommen und seine Anhänge als dementsprechend abgeändert.

## **ARTIKEL 25**

### **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.

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

Gegeben zu Wien am 30. Tag des Dezember 2010 in zweifacher Ausfertigung, in deutscher, arabischer und englischer Sprache, wobei alle Texte gleichermaßen authentisch sind. Bei abweichenden Auslegungen ist der englische Text maßgeblich.

**FÜR DIE ÖSTERREICHISCHE  
BUNDESREGIERUNG**

Marian Wrba m.p.

**FÜR DIE REGIERUNG  
DES STAATES KATAR**

Abdulla Falah A.N. Al-Dosari m.p.

## ANHANG

### Abschnitt I:

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

Ausgangspunkte:	Zwischenpunkte:	Bestimmungspunkte:	Punkte darüber hinaus:
Punkte in Österreich	Beliebige Punkte	Punkte in Katar	Beliebige Punkte

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

Ausgangspunkte:	Zwischenpunkte:	Bestimmungspunkte:	Punkte darüber hinaus:
Punkte in Katar	Beliebige Punkte	Punkte in Österreich	Beliebige Punkte

### Abschnitt II:

Die Ausübung der Verkehrsrechte der fünften Luftfreiheit ist von den zuständigen Behörden der beiden Vertragsparteien zu vereinbaren.

### 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 anzufliiegen, vorausgesetzt die vereinbarten Flugdienste auf dieser Flugstrecke beginnen und enden im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei.