

اتفاقية نقل جوي بين حكومة جمهورية النمسا الاتحادية وحكومة دولة قطر

إن حكومة جمهورية النمسا الاتحادية
وحكومة دولة قطر ،
والمشار إليهما فيما بعد بـ "الطرفان المتعاقدان"،
بما أنهما طرفان في معاهدة الطيران المدني الدولي المعدة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع
من شهر ديسمبر 1944م ،
ورغبةً منهما في انشاء خدمات نقل جوي آمنة ومنظمة وتطوير التعاون الدولي المتعلق بتلك
الخدمات إلى أعلى درجة ممكنة، و رغبتهما في ابرام اتفاقية تعزز تطوير الخطوط الجوية
المنتظمة بين إقليميهما وما ورائهما ،
قد اتفقتا على ما يلي:-

مادة (1)

تعريف

لأغراض هذه الاتفاقية يكون للمصطلحات التالية المعاني الموضحة قرين كل منها :

1- المعاهدة :

معاهدة الطيران المدني الدولي المعدة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر
سنة 1944م وملاحقها وفقاً للمادة (90) منها وأي تعديلات تدخل عليها أو على ملاحقها بموجب
المادتين (90) و (94) (أ) منها ، طالما أن هذه الملاحق والتعديلات تم التصديق
عليها وأصبحت سارية المفعول لدى كل من الطرفين المتعاقدين0

2- سلطات الطيران :

بالنسبة لحكومة دولة قطر ، رئيس الهيئة العامة للطيران المدني.

وبالنسبة لحكومة جمهورية النمسا الاتحادية، وزارة المواصلات والابداع والتكنولوجيا، أو في كلا الحالتين أي شخص أو هيئة يعهد إليها القيام بأية وظائف تمارسها حالياً السلطات المذكورة أو أية وظائف مماثلة.

3- المؤسسة المعينة :

مؤسسة النقل الجوي التي يتم تعيينها والترخيص لها وفقاً للمادة (3) من هذه الإتفاقية 0

4- (خط جوي) و (خط جوي دولي) و (مؤسسة نقل جوي) و (الهبوط لأغراض غير تجارية) :

المعاني المحددة لكل منها في المادة (96) من المعاهدة.

5- السعة :

بالنسبة للخدمات المتفق عليها: الحمولة المسموح بها على الطائرة المستعملة في تقديم تلك الخدمة بأجر مضروبة في عدد الرحلات التي تقوم بها هذه الطائرة خلال مدة معينة وعلى الطريق أو جزء منه.

6- (الخدمات المتفق عليها) ، الخدمات الجوية الدولية المنتظمة على الطريق أو الطرق الجوية المحددة في ملحق هذه الاتفاقية لنقل الركاب والأمتعة والبضائع والبريد.

7- التعرفة :

الأسعار التي تدفع لنقل الركاب والأمتعة والبضائع والشروط التي تخضع لها هذه الأسعار بما في ذلك العمولات التي يتم تحصيلها والمكافآت الأخرى التي تتعلق بالوكالة أو بيع مستندات النقل ويستثنى منها أجور وشروط نقل البريد .

8- رسوم الاستخدام :

الأتعاب و الرسوم التي تدفع مقابل استخدام المطارات والتسهيلات الملاحية الجوية والخدمات الأخرى ذات الصلة التي يقدمها أحد الطرفين المتعاقدين للطرف المتعاقد الآخر.

9- الإقليم :

المعنى المحدد له في المادة (2) من المعاهدة.

10- الطريق الجوي المحدد:

الطريق الجوي المحدد في ملحق هذه الإتفاقية.

11- الملاحق :

ملاحق هذه الإتفاقية والتعديلات التي تطرأ عليها، وتعتبر الملاحق جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية وأي إشارة إلى الإتفاقية تعني الإشارة إلى الملاحق ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك.

مادة (2)**تطبيق المعاهدة**

تكون أحكام هذه الاتفاقية خاضعة لأحكام المعاهدة طالما كانت تلك الأحكام مطبقة على خدمات النقل الجوي الدولي.

مادة (3)**منح الحقوق**

- 1- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المبينة في هذه الإتفاقية بغرض تشغيل خطوط جوية دولية منتظمة على الطرق المبينة بجدول الطرق الجوية.
- 2- طبقاً لأحكام هذه الإتفاقية، تتمتع المؤسسات المعينة من جانب كل طرف متعاقد اثناء تشغيل الخطوط المتفق عليها على الطرق الجوية بالحقوق التالية:-

أ- الطيران عبر إقليمه دون هبوط، و

ب- الهبوط في إقليمه لأغراض غير تجارية.

ج- الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر في النقاط المحددة لهذا الطريق في جداول الطرق الجوية الملحقة بهذه الإتفاقية وذلك لغرض أخذ أو إنزال الركاب أو الأمتعة أو البضائع بما فيها البريد، مجتمعة أو متفرقة⁰

- 3- ليس في نص البند (2) من هذه المادة ، ما يعتبر على أنه يمنح المؤسسات المعينة من جانب أحد الطرفين المتعاقدين امتياز أخذ الركاب أو الأمتعة أو البضائع بما في ذلك البريد نظير أجر أو مكافأة من نقطة داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة داخل ذات الإقليم.

مادة (4)

التعيين و الترخيص

- 1- يكون لكل طرف متعاقد الحق بتعيين مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي لتشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها على الطرق الجوية المحددة ويتم الإخطار بالتعيين كتابةً للطرف المتعاقد الآخر ، ويحق لكل طرف متعاقد سحب تعيين أي مؤسسة نقل جوي أو استبدال مؤسسة نقل جوي تم تعيينها بمؤسسة نقل جوي أخرى.
- 2- يسري العمل بهذا التعيين بمقتضى تبادل إخطار كتابي بين سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين.
- 3- يجوز لسلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من المؤسسة المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أن تثبت أنها مؤهلة للوفاء بالشروط المحددة بموجب القوانين والأنظمة التي تطبقها هذه السلطات على تشغيل الخطوط الجوية الدولية بما يتفق مع أحكام المعاهدة.
- 4- على سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر عند استلام ذلك التعيين منح الترخيص والتصاريح المناسبة بأقل قدر من التأخير الإجرائي، شريطة الآتي:-
 - (أ) في حالة المؤسسة المعينة من جانب حكومة دولة قطر:-
 - (1) أن تكون منشأة داخل إقليم دولة قطر وأن تكون حاصلة على رخصة تشغيل طبقاً للقانون الساري بدولة قطر،
 - (2) أن تكون لدولة قطر السيطرة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي ومسئولة عن إصدار شهادة مشغل جوي لها.
 - (3) أن تكون مملوكة مباشرة أو بواسطة حصة الملكية الأكبر وأن تكون خاضعة للسيطرة الفعلية لدولة قطر و/أو مواطني دولة قطر.

(ب) في حالة المؤسسة المعينة من جانب حكومة جمهورية النمسا الاتحادية:-

- (1) أن تكون منشأة داخل إقليم جمهورية النمسا الاتحادية بموجب معاهدة انشاء الاتحاد الأوروبي وأن تكون حاصلة على رخصة تشغيل سارية المفعول طبقاً لقانون الإتحاد الأوروبي.
- (2) أن تكون السيطرة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي محصورة في الدولة العضو بالإتحاد الأوروبي المسئولة عن اصدار شهادة مشغل جوي لها وأن يتم تحديد سلطة الطيران المعنية بصورة واضحة في ذلك التعيين، و
- (3) أن تكون مؤسسة النقل الجوي مملوكة مباشرة أو بواسطة حصة الملكية الأكبر وأن تكون خاضعة للسيطرة التنظيمية الفعلية للدول الأعضاء بالإتحاد الأوروبي و/أو مواطني تلك الدول.

مادة (5)

إلغاء أو وقف العمل بتراخيص التشغيل

1- يجوز لكل طرف متعاقد إلغاء ترخيص التشغيل أو وضع قيود على ترخيص التشغيل أو التصاريح الفنية الممنوحة للمؤسسة المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر وذلك على النحو التالي:

(أ) في حالة المؤسسة المعينة من قبل دولة قطر:-

- (1) إذا لم تكن منشأة داخل إقليم دولة قطر أو إذا لم تكن حاصلة على رخصة تشغيل سارية طبقاً للقانون الساري لدولة قطر.
- (2) إذا لم تكن السيطرة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي تمارسها أو تستمر في ممارستها دولة قطر أو إذا لم تكن دولة قطر مسؤولة عن إصدار شهادة مشغل جوي لها.
- (3) إذا لم تكن مؤسسة النقل الجوي مملوكة مباشرة أو من خلال حصة الملكية الأكبر ولم تكن السيطرة الفعلية عليها محصورة في دولة قطر أو مواطنيها.

(ب) في حالة المؤسسة المعنية من قبل حكومة جمهورية النمسا الاتحادية:-

(1) إذا لم تكن منشأة داخل إقليم جمهورية النمسا بموجب معاهدة تأسيس الاتحاد الأوروبي أو إذا لم تكن حاصلة على رخصة تشغيل سارية طبقاً لقانون الاتحاد الأوروبي.

(2) إذا لم تكن السيطرة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي تمارسها أو تستمر في ممارستها الدولة العضو بالاتحاد الأوروبي التي أصدرت لها شهادة مُشغل جوي أو إذا لم يتم تحديد سلطة الطيران المعنية بصورة واضحة في إشعار التعيين، أو

(3) إذا لم تكن مؤسسة النقل الجوي مملوكة مباشرة أو من خلال حصة الملكية الأكبر ولم تكن السيطرة الفعلية محصورة في الدول الأعضاء بالاتحاد الأوروبي و/أو مواطني تلك الدول.

2- الإشارة في هذه الإتفاقية إلى مواطني جمهورية النمسا الاتحادية يعني الإشارة إلى مواطني دول الاتحاد الأوروبي.

3- يجوز للمؤسسة المعنية والمرخص لها طبقاً لهذه المادة البدء في تشغيل الخدمات المتفق عليها في أي وقت طبقاً لأحكام هذه الإتفاقية.

مادة (6)

تطبيق القوانين والنظم

1- تطبق قوانين وأنظمة أحد الطرفين المتعاقدين على ملاحه وتشغيل الطائرات التابعة للمؤسسات المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر أثناء دخولها إلى أو طيرانها فوق أو بقائها أو مغادرتها من اقليم الطرف المتعاقد الأول.

2- تطبق قوانين وأنظمة أحد الطرفين المتعاقدين التي تنظم الدخول إلى أو الإقامة في والمغادرة من اقليمه على الركاب وأطقم الطيران والبضائع والبريد مثل الإجراءات المتعلقة بالدخول والمغادرة والهجرة والنزوح والجمارك والصحة والحجر الصحي والتي تطبق على الركاب وأطقم الطيران والبضائع والبريد المنقولة على متن الطائرة التابعة للمؤسسات المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر أثناء تواجدها في الإقليم المذكور.

3- على كل طرف متعاقد تزويد الطرف المتعاقد الآخر بناءً على طلبه بنسخ من القوانين والنظم ذات الصلة المشار إليها في هذه المادة.

مادة (7)

الإعفاء من الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

1- تعفى الطائرات العاملة على الخطوط الجوية الدولية التابعة للمؤسسة أو المؤسسات المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين وكذلك المعدات العادية، وإمدادات الوقود وزيوت التشحيم ومؤن الطائرة (شاملة الأطعمة والمشروبات والتبغ) الموجودة على متن الطائرات من جميع الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش والرسوم الجمركية الأخرى أو الضرائب عند وصولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، شريطة أن تظل هذه المعدات والإمدادات على متن الطائرة لحين إعادة تصديرها.

2- تعفى أيضاً من ذات الرسوم الجمركية والضرائب باستثناء الرسوم المتعلقة بالخدمات المقدمة، كل من الآتي:

أ- مؤن الطائرة التي يتم تحميلها في إقليم الطرف المتعاقد ضمن حدود تحددها السلطات المختصة لدى الطرف المتعاقد المذكور وبغرض استخدامها على متن الطائرة المغادرة العاملة على طرق جوية محددة لصالح الطرف المتعاقد الآخر.

ب- قطع الغيار التي يتم إدخالها لإقليم أي من الطرفين المتعاقدين لأغراض صيانة أو إصلاح الطائرة التي تشغلها على طريق جوي محدد المؤسسة أو المؤسسات المعينة من جانب الطرف المتعاقد الآخر.

ج- إمدادات الوقود وزيوت التشحيم المخصصة لإمداد طائرة تشغلها على طريق محدد المؤسسة أو المؤسسات المعينة من جانب الطرف المتعاقد الآخر، ويسري هذا الإعفاء حتى في حالة استخدام هذه الإمدادات على جزء من الرحلة فوق إقليم الطرف المتعاقد الذي تم فيه تحميل هذه الإمدادات على متن الطائرة.

المواد المشار إليها في الفقرات (أ) و (ب) و (ج) من البند (2) من هذه المادة، يجوز طلب إبقائها تحت الإشراف أو الرقابة الجمركية.

3- يجوز إنزال المعدات العادية والمواد والإمدادات الموجودة على متن الطائرة التابعة لأي طرف متعاقد في إقليم الطرف المتعاقد الآخر فقط بعد موافقة السلطات الجمركية لذلك الطرف، وفي مثل هذه الحالة يجوز إبقاؤها تحت رقابة تلك السلطات لحين إعادة تصديرها أو التخلص منها وفقاً للنظم الجمركية.

4- ومع ذلك، ليس في هذه الإتفاقية ما يمنع جمهورية النمسا الاتحادية وفقاً لأسس غير تمييزية من فرض ضرائب أو جباية أو رسوم جمركية أو رسوم أو أسعار على الوقود الذي يزود في اقليمها بغرض استخدامه على متن الطائرة تابعة للمؤسسة المعينة من جانب دولة قطر التي تعمل بين نقطة في اقليم جمهورية النمسا الاتحادية ونقطة أخرى في اقليم جمهورية النمسا الاتحادية أو إقليم دولة أخرى عضو بالاتحاد الأوروبي.

مادة (8)

رسوم الاستخدام

- 1- لا يجوز لأي طرف متعاقد فرض أو السماح بفرض رسوم استخدام على المؤسسات المعينة من جانب الطرف المتعاقد الآخر أعلى من تلك المفروضة على المؤسسات التابعة له العاملة على خطوط دولية مماثلة.
- 2- لا يجوز أن تكون تلك الرسوم أعلى من الرسوم التي تفرض على الطائرة التابعة للمؤسسات المعينة من قبل كل طرف متعاقد العاملة على خطوط دولية مماثلة.
- 3- يجب أن تكون تلك الرسوم عادلة ومعقولة وأن تكون مبنية على مبادئ اقتصادية سليمة.

مادة (9)

حركة العبور المباشر

يخضع الركاب والأمتعة والبضائع بما فيها البريد العابرة عبوراً مباشراً لإقليم أحد الطرفين المتعاقدين دون مغادرة المنطقة المخصصة لذلك الغرض بالمطار باستثناء الإجراءات ذات الصلة بالأمن التي تتخذ ضد التهديد بالتدخل غير المشروع مثل العنف والقرصنة الجوية والإجراءات التي تتخذ من وقت إلى آخر بهدف مكافحة تجارة المخدرات المحظورة، إلى ما لا

يتعدى إجراءات رقابة مبسطة، وتعفى الأمتعة والبضائع والبريد العابرة عبوراً مباشراً من الرسوم الجمركية والرسوم والضرائب الأخرى المماثلة.

مادة (10)

الاعتراف بالشهادات والتراخيص

1- يعترف الطرف المتعاقد الآخر بصحة شهادات صلاحية الطيران وشهادات الأهلية والتراخيص الصادرة أو المعتمدة وفقاً للقوانين والإجراءات الخاصة بأحد الطرفين المتعاقدين والتي ما زالت سارية المفعول، وذلك بغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها، شريطة أن تظل تلك الشهادات أو التراخيص صادرة أو معتمدة بصورة دائمة مساوية أو أعلى من الحد الأدنى للمعايير المعتمدة بموجب المعاهدة.

2- يطبق البند (1) من هذه المادة ، أيضاً فيما يتصل بمؤسسة نقل جوي عينتها حكومة جمهورية النمسا الاتحادية والتي تُمارس السيطرة التنظيمية عليها وباستمرار من جانب دولة أخرى عضو بالاتحاد الأوروبي.

3- ومع ذلك، يحق لكل طرف متعاقد رفض الإعتراف بشهادات الأهلية والتراخيص الممنوحة لمواطنيه أو المعتمدة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو من قبل أي دولة أخرى بغرض الطيران فوق إقليمه.

مادة (11)

التمثيل التجاري

- 1- يسمح للمؤسسات المعينة من قبل كل طرف متعاقد بالآتي :-
 - (أ) إنشاء مكاتبها في اقليم الطرف المتعاقد الآخر وذلك بغرض الترويج للنقل الجوي وبيع تذاكر السفر جواً بالإضافة إلى التسهيلات الأخرى المطلوبة لشروط النقل الجوي وفقاً لقوانين ذلك الطرف المتعاقد الآخر.
 - (ب) إدخال وإبقاء الأطقم الإدارية والفنية والتشغيلية وأطقم المبيعات وفرق العمل التخصصية الأخرى المطلوب تواجدها لتوفير النقل الجوي في اقليم الطرف المتعاقد الآخر وفقاً لقوانين ذلك الطرف المتعاقد الآخر ذات الصلة بالدخول والإقامة والعمل، و

(ج) بيع خدمات النقل الجوي في اقليم الطرف المتعاقد الآخر طبقاً للقانون الساري لدى ذلك الطرف المتعاقد.

2- تتعهد السلطات المعنية لدى كل طرف متعاقد باتخاذ كافة الخطوات الضرورية لتأكيد تمكين من ينوب عن المؤسسات المعنية من جانب الطرف المتعاقد الآخر من ممارسة اعمالهم بصورة نظامية.

مادة (12)

الأنشطة التجارية

1- يحق للمؤسسات المعنية من جانب كل طرف متعاقد بيع خدمات النقل الجوي في اقليم الطرف المتعاقد الآخر، ويكون أي شخص حراً في شراء تلك الخدمات بعملة اقليم ذلك الطرف أو بأي عملات حرة لدول أخرى طبقاً للقوانين السارية بشأن صرف العملات الأجنبية.

2- تسري كافة المبادئ المذكورة في هذه المادة بشأن الأنشطة التجارية على المؤسسات المعنية من قبل كلا الطرفين المتعاقدين.

مادة (13)

تغيير وتحويل الإيرادات

يمنح كل طرف متعاقد المؤسسات المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر حق التحويل الحر والفوري وبسعر التحويل الرسمي لفائض الإيرادات المتحصل عليه كنتيجة لنقل الركاب والأمتعة والبريد على الخطوط المتفق عليها في اقليم الطرف المتعاقد الآخر.

مادة (14)

المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط المتفق عليها

1- يجب على كل طرف متعاقد أن يتيح فرص متعادلة ومتكافئة للمؤسسات المعنية من جانب كلا الطرفين المتعاقدين للتنافس في تقديم خدمات النقل الجوي الدولية وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية.

2- يسمح كل طرف متعاقد لكل مؤسسة معينة بأن تحدد عدد رحلات وسعة النقل الجوي الدولي التي توفرها تأسيساً على الاعتبارات التجارية السائدة في السوق وانسجاماً مع هذا الحق لا يقوم أي من الطرفين المتعاقدين من جانب واحد بتقييد حجم الحركة أو الرحلات أو انتظام الخدمة أو نوع الطائرة أو الأنواع التي تشغلها المؤسسات المعنية من جانب الطرف المتعاقد الآخر، باستثناء ما تتطلبه الدواعي الجمركية أو الفنية أو التشغيلية أو البيئية بموجب الشروط الموحدة المطابقة للمادة (15) من المعاهدة.

3- يجوز لسلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر أن تطلب من المؤسسات المعنية من جانب أحد الطرفين المتعاقدين أن تودع لديها جداول الرحلات بغرض المصادقة عليها في موعد لا يقل عن ثلاثين (30) يوماً قبل التاريخ المقترح للعمل بهذه الجداول، ويطبق نفس الإجراء على أي تعديلات تدخل عليها، وفي حالات خاصة يجوز انقاص هذه الفترة الزمنية وفقاً لاتفاق السلطات المذكورة.

مادة (15)

السلامة الجوية

1- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين طلب التشاور، في أي وقت، حول معايير السلامة المعمول بها في أية جزئية ذات صلة بطاقتي الطائرة أو الطائرة أو أساليب التشغيل المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الآخر. ويتم إجراء مثل هذا التشاور خلال ثلاثين (30) يوماً من تاريخ تقديم ذلك الطلب.

2- إذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين بعد تلك المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لا يعمل بصورة فاعلة وفقاً لمعايير السلامة في أية جزئية، ومستويات مساوية على الأقل للحد الأدنى من معايير السلامة المقررة في ذلك الوقت بموجب المعاهدة، يقوم الطرف المتعاقد الأول بإخطار الطرف المتعاقد الآخر كتابةً بما اكتشفه من نواحي قصور والخطوات الضرورية الواجب إتباعها للالتزام بالحد الأدنى من هذه المعايير وعلى الطرف المتعاقد الآخر القيام بالإجراءات اللازمة لتصحيح الوضع. وفي حالة إخفاق الطرف المتعاقد الآخر في القيام بتصحيح الوضع خلال خمسة عشر (15) يوماً أو خلال أي فترة زمنية أطول يتم الاتفاق عليها، يكون ذلك أساساً لتطبيق المادة (5) (الغاء أو وقف العمل بتراخيص التشغيل أو تغييرها) من هذه الاتفاقية.

- 3- على الرغم من التزاماتهما المقررة الواردة في المادة (33) من المعاهدة اتفق الطرفان المتعاقدان على أن أي طائرة يتم تشغيلها بواسطة المؤسسات المعنية من جانب أحد الطرفين المتعاقدين في خدمات نقل جوي من أو إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، وأثناء وجود هذه الطائرة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر فإنه يجوز فحصها من قبل الأشخاص المفوضين من ذلك الطرف المتعاقد الآخر، ويكون الفحص شاملاً داخل وخارج الطائرة، وفحص صلاحية مستندات الطائرة وطاقمها، والحالة العامة لها ولمعداتنا، ويطلق على هذا الفحص في هذه المادة "التفتيش في ساحة وقوف الطائرات" شريطة أن لا يؤدي مثل هذا الفحص إلى تأخير غير مبرر.
- 4- إذا أدى تفتيش أو سلسلة من عمليات التفتيش في ساحة وقوف الطائرات إلى ثبوت خطر جسيم يتمثل في:-

أ- إن الطائرة أو تشغيل الطائرة لا يتطابق مع الحد الأدنى للمعايير المقررة في ذلك الوقت، بموجب المعاهدة، أو

ب- وجود تقصير في كل من عمليات الصيانة الفعالة وتطبيق معايير السلامة المقررة، في ذلك الوقت، بموجب المعاهدة فإن الطرف المتعاقد الذي قام بعملية الفحص إنفاذاً لأحكام المادة (33) من المعاهدة يكون حراً في تقرير أن المتطلبات التي تم بموجبها إصدار شهادات أو تراخيص تلك الطائرة أو طاقمها أو اعتبار تلك الشهادات والتراخيص سارية المفعول أو المتطلبات التي تم بموجبها تشغيل الطائرة لا تساوي المعايير أو لا تفوق الحد الأدنى للمعايير المقررة بموجب المعاهدة .

5- في حالة رفض مندوب المؤسسة أو المؤسسات المعنية التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين فحص الطائرة في ساحة وقوف الطائرات التي تشغيلها المؤسسة أو المؤسسات المعنية أو من ينوب عنها، طبقاً للبند (3) من هذه المادة ، جاز للطرف المتعاقد الآخر استنتاج ثبوت ما ورد في البند (4) من هذه المادة ، وأن يخلص إلى نهاية مفادها ما ورد في ذلك البند.

6- يحتفظ كل طرف متعاقد بحق تعليق أو تعديل تصريح تشغيل المؤسسة أو المؤسسات المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر بصورة فورية في حالة توصل الطرف المتعاقد الأول سواء كنتيجة للتفتيش في ساحة وقوف الطائرات أو كنتيجة لسلسلة من أعمال التفتيش في

- ساحة وقوف الطائرات أو كنتيجة لرفض الفحص بساحة وقوف الطائرات أو عن طريق التشاور أو خلافه إلى ضرورة اتخاذ ذلك الإجراء الفوري لحماية سلامة تشغيل المؤسسة المعنية.
- 7- يوقف أي إجراء يقوم به أحد الطرفين المتعاقدين طبقاً للبندين (2) أو (6) من هذه المادة بمجرد انتهاء الأسباب التي تم بناءً عليها اتخاذه.
- 8- في حين عينت جمهورية النمسا الاتحادية مؤسسة نقل جوي تُمارس السيطرة التنظيمية عليها دون انقطاع من قبل دولة عضو بالإتحاد الأوروبي، فإن حقوق الطرف المتعاقد الآخر بموجب هذه المادة يتم تطبيقها بالتساوي فيما يتعلق بإقرار أو ممارسة أو المحافظة على معايير السلامة من قبل تلك الدولة العضو بالاتحاد الأوروبي فيما يتصل بشأن ترخيص التشغيل لتلك المؤسسة.

مادة (16)

أمن الطيران

- 1- تمشياً مع حقوقهما والتزاماتهما المقررة بموجب القانون الدولي، يؤكد الطرفان المتعاقدان إن التزام كل منهما للآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع يعد جزءاً لا يتجزأ من هذه الإتفاقية.
- 2- يتعهد الطرفان المتعاقدان على وجه الخصوص بالعمل طبقاً لأحكام كل من :-
- (أ) معاهدة الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963
- (ب) معاهدة قمع الإستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي في 16 ديسمبر 1970
- (ج) اتفاقية قمع جرائم الإعتداء على سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في 23 سبتمبر 1971
- (د) البروتوكول المتعلق بقمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي الموقع في مونتريال في 24 فبراير 1988

(ه) اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها الموقعة في مونتريال في 1 مارس 1991 وأي اتفاقية أخرى متعددة الأطراف تحكم أمن الطيران والتي يسري الإلتزام بها على كلا الطرفين المتعاقدين.

3- يعمل الطرفان المتعاقدان، في العلاقات المتبادلة بينهما، وفقاً لأحكام أمن الطيران الموضوعة من جانب منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة في صورة ملاحق للمعاهدة بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية قابلة للتطبيق على الطرفين المتعاقدين، وعليهما أن يلزما مشغلي الطائرات المسجلة لديهما أو الذين تكون مراكز أعمالهم الرئيسية أو محال إقامتهم الدائمة في إقليمي الطرفين المتعاقدين، وفي حالة جمهورية النمسا الاتحادية، مشغلي الطائرات المؤسسين لأعمالهم داخل إقليمها بموجب معاهدة انشاء الإتحاد الأوروبي والحاصلين على تراخيص تشغيل سارية المفعول طبقاً لقانون الإتحاد الأوروبي ومشغلي المطارات في إقليميهما، بالعمل وفقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة.

4- يتعهد الطرفان المتعاقدان بتقديم جميع المساعدات الضرورية عند الطلب لكل منهما بهدف منع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية و الأفعال الأخرى غير المشروعة ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وأطقمها، والمطارات والتسهيلات الملاحية الجوية، وأية تهديدات أخرى ضد أمن الطيران المدني.

5- وافق كل طرف متعاقد على أن مشغلي الطائرات التابعين له سيطلب منهم مراعاة أحكام أمن الطيران المتعلقة بالدخول أو المغادرة أو أثناء البقاء في إقليم الطرف المتعاقد وذلك وفقاً للقانون الساري في الدولة شاملاً في حالة جمهورية النمسا الاتحادية قانون الإتحاد الأوروبي.

6- يتعهد على كل طرف متعاقد باتخاذ التدابير الكافية وتطبيقها بفعالية في إقليمه لتأكيد حماية الطائرة وتفنيش الركاب وطاقم الطائرة والمواد المحمولة والأمتعة والبضائع ومستودعات الطائرة قبل أو أثناء عملية الصعود أو التحميل.

7- على كل طرف متعاقد أن يأخذ بمحمل الجد كل طلب يقدم إليه من الطرف المتعاقد الآخر باتخاذ تدابير أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة أي تهديد معين.

- 8- عند وقوع حادث أو تهديد بالاستيلاء غير المشروع على طائرة مدنية أو أي أفعال أخرى غير مشروعة ضد سلامة تلك الطائرة و ركابها و طاقمها أو المطارات أو التسهيلات الملاحية الجوية، يلتزم كل من الطرفين المتعاقدين بتقديم المساعدة للطرف المتعاقد الآخر وذلك من خلال تسهيل الاتصالات وأي تدابير أخرى ملائمة تستهدف إنهاء هذا الحادث أو التهديد فوراً وبسلام.
- 9- عندما يكون لأحد الطرفين المتعاقدين أسباب معقولة يعتقد بموجبها أن الطرف المتعاقد الآخر قد حاد عن أحكام أمن الطيران الواردة بهذه المادة، جاز لسلطات الطيران التابعة لذلك الطرف طلب عقد مشاورات فوراً مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر.
- وفي حالة الإخفاق في التوصل إلى اتفاق مُرض خلال شهر واحد (1) من تاريخ تقديم ذلك الطلب، يكون ذلك أساساً لتطبيق المادة (5) (إلغاء و وقف و تغيير تراخيص التشغيل) من هذه الإتفاقية، وإذا دعت حالة خطيرة طارئة، جاز لأي طرف متعاقد اتخاذ إجراء مؤقت قبل انقضاء فترة الشهر.

مادة (17)

المعلومات الإحصائية

على سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين تزويد سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر عند طلبها، بتلك الإحصاءات والتي يجوز طلبها بصورة مناسبة لأغراض الإطلاع عليها وذلك وفقاً للقوانين والنظم الخاصة بكل طرف متعاقد.

مادة (18)

التعرفات

- 1- يجب أن تحدد التعرفات التي تتقاضاها المؤسسة المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين للنقل الجوي من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر عند مستويات معقولة مع مراعاة جميع العوامل المتعلقة بذلك بما فيها تكاليف التشغيل والربح المعقول وتعرفات مؤسسات النقل الجوي الأخرى.

2- دون تقييد تطبيق القانون العام بشأن التنافس والمستهلك لدى كل طرف متعاقد، لا يحق لأي طرف متعاقد اتخاذ إجراء من طرف واحد يمنع بموجبه بدء أو استمرار تعرفه سارية مقترح تقاضياها أو تقاضاها المؤسسة المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر مقابل النقل الجوي الدولي المنصوص عليه بموجب هذه الإتفاقية ويكون التدخل من جانب سلطات الطيران محصوراً على وجه الخصوص في الآتي:-

- (أ) منع التعريفات أو الممارسات التي تنطوي على تمييز غير مبرر.
- (ب) حماية المستهلك ضد التعريفات العالية والحصرية بصورة غير معقولة إما بسبب الوضع المهيمن أو الممارسات التي يتم تدبيرها بين مؤسسات النقل الجوي.
- (ج) حماية المؤسسات المعينة من التعريفات المنخفضة بصورة زائفة بسبب التمويل أو الدعم الحكومي المباشر وغير المباشر.
- (د) حماية المؤسسات المعينة من التعريفات المنخفضة بصورة زائفة حيثما وجد دليل على قصد القضاء على المنافسة.

3- يجب أن تعرض التعريفات على سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين لاعتمادها قبل ثلاثين (30) يوماً على الأقل من التاريخ المقترح لتطبيقها ويجوز في حالات خاصة تقليص هذه المدة بالاتفاق بين السلطات المذكورة.

4- تعتبر التعريفات معتمدة صراحة إذا لم تعترض عليها أي من سلطات الطيران خلال خمسة عشر (15) يوماً من تاريخ إيداعها طبقاً للبندين (2) و (3) من هذه المادة.

5- إذا قامت إحدى سلطات الطيران خلال الفترة المشار إليها في البند (4) من هذه المادة بإشعار سلطات الطيران الأخرى بعدم الموافقة على تعرفه، يجب على سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين بذل ما في وسعهما لتحديد التعرفة بالاتفاق المشترك.

6- إذا لم تتوصل سلطات الطيران إلى إتفاق حول أي تعرفه قدمت لها بموجب البند (3) من هذه المادة، أو عدم القدرة على تحديد أي تعرفه بموجب البند (5) من هذه المادة، تتم تسوية النزاع وفقاً لأحكام المادة (21) من هذه الاتفاقية.

7- تظل التعرفة التي تم التوصل إليها طبقاً لأحكام هذه المادة سارية لحين التوصل إلى تعرفه جديدة، وتظل أي تعرفه معتمدة دون تحديد تاريخ انتهاءها سارية المفعول إذا لم يتم إيداع أو اعتماد تعرفه أخرى لحين سحبها من قبل المؤسسة المعينة.

8- مع مراعاة أحكام هذه المادة، فإن التعريفات التي تتقاضها المؤسسة أو المؤسسات المعينة من جانب دولة قطر مقابل النقل الجوي حصرياً داخل الاتحاد الأوروبي تخضع لقانون الإتحاد الأوروبي.

مادة (19)

المشاورات

- 1- تقوم سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين بناءً على طلب أي طرف متعاقد بالتشاور فيما بينهما من وقت لآخر وذلك بغرض التأكد من وجود تعاون وثيق بشأن كافة المسائل ذات الصلة بتفسير وتطبيق هذه الإتفاقية.
- 2- تبدأ مثل هذه المشاورات خلال ستين (60) يوماً من تاريخ تسلم طلب أحد الطرفين المتعاقدين عقدها.

مادة (20)

تسوية المنازعات

- 1- إذا نشأ أي نزاع بين الطرفين المتعاقدين حول تفسير أو تطبيق هذه الإتفاقية فعلى الطرفين المتعاقدين محاولة تسويته أولاً عن طريق التفاوض 0
- 2- إذا فشل الطرفان المتعاقدان في التوصل إلى تسوية من خلال التفاوض جاز لهما إحالة النزاع إلى شخص أو هيئة لاتخاذ قرار بشأنه. وفي حالة عدم اتفاقهما يحال النزاع بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين إلى هيئة تحكيم مكونة من ثلاثة محكمين يتم تكوينها بتسمية محكم واحد من قبل كل طرف متعاقد، ويتفق المحكمان على تعيين المحكم الثالث، ويقوم كل طرف متعاقد بتسمية محكمه خلال فترة ستين (60) يوماً من تاريخ تسلم أي من الطرفين المتعاقدين إشعاراً من الطرف المتعاقد الآخر عبر القنوات الدبلوماسية يطلب فيه التحكيم في النزاع بواسطة هيئة تحكيم على أن يعين المحكم الثالث خلال فترة ستين (60) يوماً أخرى.

وإذا فشل أي من الطرفين المتعاقدين بتسمية محكمه خلال الفترة المحددة أو إذا لم يعين المحكم الثالث خلال الفترة المحددة، يجوز لرئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين القيام بتعيين محكم أو محكمين حسب الضرورة وفي هذه الحالة يكون المحكم الثالث من دولة ثالثة ويقوم برئاسة هيئة التحكيم.

3- يتحمل كل طرف متعاقد مصاريف تسمية محكمه والمصاريف الناتجة عن تمثيله له في أعمال هيئة التحكيم. ويتقاسم الطرفان المتعاقدان مصاريف رئيس هيئة التحكيم وأي مصاريف أخرى بالتساوي.

يلتزم الطرفان المتعاقدان بتنفيذ أي قرار صادر بموجب البند (2) من هذه المادة.

مادة (21)

التعديلات

1- إذا أرتأى أي من الطرفين المتعاقدين أنه من المجدي تعديل أي نص من نصوص هذه الإتفاقية ، جاز له في أي وقت طلب عقد مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر، وتبدأ تلك المشاورات والتي يمكن إجرائها من خلال المباحثات بين سلطات الطيران المدني خلال سنتين (60) يوماً من تاريخ طلب عقدها ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على زيادة هذه المدة.

2- يصادق كل طرف متعاقد على التعديلات المتفق عليها وتدخل حيز النفاذ في اليوم الأول من الشهر التالي للتاريخ الذي أخطر فيه الطرفين المتعاقدين كل منهما الآخر من خلال تبادل المذكرات الدبلوماسية التي تفيد أن متطلبات دخولها حيز النفاذ بموجب إجراءاتهما الدستورية قد تم الوفاء بها.

3- يتم الاتفاق على التعديلات التي يتم إدخالها على ملحق هذه الإتفاقية بين السلطات المختصة لدى الطرفين المتعاقدين وتدخل حيز النفاذ في اليوم الأول من الشهر التالي للتاريخ الذي أخطر فيه الطرفين المتعاقدين كل منهما الآخر من خلال تبادل المذكرات الدبلوماسية التي تفيد أن متطلبات دخولها حيز النفاذ بموجب إجراءاتهما القانونية قد تم الوفاء بها.

مادة (22) الإنهاء

1- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابةً عبر القنوات الدبلوماسية، في أي وقت، بقراره إنهاء هذه الاتفاقية، على أن يبلغ هذا الإخطار في ذات الوقت إلى منظمة الطيران المدني الدولي.

2- في هذه الحالة ينتهي العمل بهذه الاتفاقية بعد انقضاء اثني عشر (12) شهراً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، ما لم يتم الاتفاق على سحب هذا الإخطار قبل انتهاء هذه المدة، وإذا لم يعترف الطرف المتعاقد الآخر بتسليم الإخطار فيعتبر أنه قد تسلمه بعد انقضاء أربعة عشر (14) يوماً من تاريخ تسلم منظمة الطيران المدني الدولي لهذا الإخطار.

مادة (23) التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

تسجل هذه الاتفاقية وأي تعديلات تطرأ عليها لدى منظمة الطيران المدني الدولي بواسطة الدولة التي يتم التوقيع فيها على هذه الاتفاقية.

مادة (24)

الموائمة مع الاتفاقيات متعددة الأطراف

في حال دخول معاهدة نقل جوي أو اتفاقية متعددة الأطراف حيز النفاذ لدى كل من الطرفين المتعاقدين فإن هذه الاتفاقية وملاحقها تعتبر معدلة بموجبها.

مادة (25)**دخول حيز النفاذ**

تدخل هذه الإتفاقية حيز النفاذ في اليوم الأول من الشهر الذي يلي تاريخ اخطار الطرفان المتعاقدان كل منهما الآخر من خلال تبادل المذكرات عبر القنوات الدبلوماسية والتي تفيد أن متطلبات دخولها حيز النفاذ بموجب الإجراءات الدستورية المعمول بها لديهما قد تم الوفاء بها.

وإثباتاً لما تقدم قام المفوضان أدناه بالتوقيع على هذه الاتفاقية، وذلك بموجب السلطات المخولة لهما من حكومتيهما.

حررت هذه الاتفاقية ووقعت في مدينة فيينا بتاريخ .24.محرم.1432.. هجرية الموافق..30../.12../2010..ميلادية ، من نسختان أصليتان باللغات العربية والألمانية والإنجليزية، ولكل منها ذات الحجية. وفي حالة الاختلاف حول تفسير نصوص هذه الاتفاقية يرجح النص المحرر باللغة الإنجليزية.

عن**حكومة دولة قطر****عبد الله فلاح عبد الله الدوسري****عن****حكومة جمهورية النمسا الاتحادية****ماريان وريا****أ/ ف . السليطي / نهله**

الملحق

جدول الطرق رقم (1)

القسم (1) :-

أ- يحق للمؤسسة أو المؤسسات المعينة من قبل حكومة دولة قطر تشغيل رحلات جوية منتظمة بالاتجاهين على الطرق الجوية المبينة أدناه:-

نقاط البداية	نقاط وسطية	نقاط النهاية	نقاط لما وراء
نقاط في قطر	أي نقاط	نقاط في النمسا	أي نقاط

ب- يحق للمؤسسة أو المؤسسات المعينة من قبل حكومة جمهورية النمسا الاتحادية تشغيل رحلات جوية منتظمة بالاتجاهين على الطرق الجوية المبينة أدناه:-

نقاط البداية	نقاط وسطية	نقاط النهاية	نقاط لما وراء
نقاط في النمسا	أي نقاط	نقاط في قطر	أي نقاط

القسم (2):-

يتم الاتفاق بين السلطات المختصة لدى الطرفين المتعاقدين حول ممارسة حقوق الحرية الخامسة.

القسم (3):-

يجوز للمؤسسة أو المؤسسات المعينة من جانب أي طرف متعاقد في كل الرحلات أو في أي رحلة عدم خدمة أي نقاط وسطية و/أو نقاط لما وراء شريطة أن تبدأ الخدمات المتفق عليها على هذه الطرق من إقليم ذلك الطرف المتعاقد وتنتهي فيه.