

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

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung der Republik Irak, nachstehend als „Vertragsparteien“ bezeichnet, als Parteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über Internationale Zivilluffahrt, und

Vom Wunsche geleitet, einen sicheren und ordnungsgemäßen internationalen Flugverkehr einzurichten und eine größtmögliche internationale Zusammenarbeit im Bereich Flugdienste zu fördern; und

Vom Wunsche geleitet, eine Vereinbarung zum Zwecke der Förderung der Entwicklung eines planmäßigen Flugverkehrs zwischen ihren jeweiligen Hoheitsgebieten und darüber hinaus abzuschließen,

Haben Folgendes vereinbart:

ARTIKEL 1

BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Im Rahmen dieses Abkommens:

- a)** bedeutet der Begriff „Konvention“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluffahrt und schließt jeden gemäß Artikel 90 der Konvention angenommenen Anhang sowie alle Änderungen der Anhänge oder der Konvention gemäß Artikel 90 und 94 (a) ein, sofern diese Anhänge und Änderungen auf beide Vertragsparteien anzuwenden sind;
- b)** bedeutet der Begriff „Luftfahrtbehörden“ im Falle der Republik Irak das Verkehrsministerium und im Falle der Österreichischen Bundesregierung das Ministerium für Verkehr, Innovation und Technologie oder in beiden Fällen jede sonstige Person oder Behörde, die zur Wahrnehmung der von den genannten Behörden ausgeübten Funktionen oder von ähnlichen Funktionen gesetzlich befugt ist;
- c)** bedeutet der Begriff „vereinbarte Flugdienste“ die planmäßigen internationalen Flugdienste auf der/den im Anhang zu diesem Abkommen angeführten Flugstrecke/n für den Transport von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post;
- d)** bedeutet der Begriff „namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen“ jedes Fluglinienunternehmen, das gemäß Artikel 3 des vorliegenden Abkommens schriftlich namhaft gemacht und autorisiert wurde;
- e)** hat der Begriff „Hoheitsgebiet“ die Bedeutung, die ihm in Artikel 2 der Konvention zugewiesen wird;
- f)** haben die Begriffe „Flugdienst“, „internationaler Flugdienst“, „Fluglinienunternehmen“ und „nicht gewerbliche Landung“ die Bedeutungen, die ihnen jeweils in Artikel 96 der Konvention zugewiesen werden;
- g)** bedeutet der Begriff „festgelegte Flugstrecke“ eine im Anhang zu diesem Abkommen festgelegte Flugstrecke;

- h)** bedeutet der Begriff „Kapazität“ mit Bezug auf vereinbarte Flugdienste die verfügbare Nutzlast 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 zusätzliche Vergütungen, die für Agenturleistungen oder den Verkauf von Beförderungsdokumenten zu entrichten sind, aber ausschließlich Vergütung und Konditionen für die Beförderung von Post; und
- j)** bezeichnet der Begriff „Anhang“ den Anhang zu diesem Abkommen in der jeweils geltenden Fassung. Der Anhang ist fester Bestandteil dieses Abkommens und alle Bezugnahmen auf das Abkommen beinhalten auch Bezugnahmen auf den Anhang, ausgenommen sofern ausdrücklich anders vereinbart.

ARTIKEL 2

GEWÄHRUNG VON RECHTEN

1. Jede Vertragspartei gewährt der jeweils anderen Vertragspartei die in diesem Abkommen angeführten Rechte zum Zwecke des Betriebs internationaler Flugdienste auf den im Streckenplan genannten Strecken.
2. Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Abkommens kommen die von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen beim Betrieb der vereinbarten Flugdienste auf den festgelegten Flugstrecken in den Genuss der nachstehend angeführten Rechte:
 - a. das Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei ohne Landung zu überfliegen;
 - b. im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei nicht gewerbliche Landungen durchzuführen;
 - c. im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei an den im Anhang näher genannten Punkten Landungen durchzuführen, um Fluggäste, Gepäck und Fracht einschließlich Post, welche/s für Punkte im Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei bestimmt ist/sind oder von dort kommt/kommen, separat oder gemeinsam aufzunehmen oder abzusetzen.
3. Keine Bestimmung in Absatz (2) ist dahingehend auszulegen, dass den von einer Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen das Recht erteilt wird, im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck und Fracht einschließlich Post, welche/s für Punkte im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei bestimmt ist/sind, im gewerblichen Luftverkehr aufzunehmen.

ARTIKEL 3

NAMHAFTMACHUNG UND WIDERRUF

1. Jede Vertragspartei hat das Recht, der anderen Vertragspartei ein oder mehrere Fluglinienunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Flugdienste auf den festgelegten Strecken schriftlich namhaft zu machen sowie die Namhaftmachung eines Fluglinienunternehmens zurückzunehmen oder ein anderes Fluglinienunternehmen für ein zuvor namhaft gemachtes einzusetzen.
2. Eine solche Namhaftmachung erfolgt durch schriftliche Benachrichtigung 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. Die Luftfahrtbehörden, welche von der anderen Vertragspartei eine Benachrichtigung über die Namhaftmachung erhalten haben, haben die entsprechende Genehmigung und die notwendigen Betriebsbewilligungen unverzüglich zu erteilen, vorausgesetzt:
 - a. im Falle eines von der österreichischen Bundesregierung namhaft gemachten Fluglinienunternehmens:
 - i. das Fluglinienunternehmen ist im Hoheitsgebiet der Republik Österreich gemäß dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft niedergelassen und verfügt über eine gültige Betriebslizenz nach europäischem Gemeinschaftsrecht.
 - ii. die tatsächliche gesetzliche Kontrolle des Fluglinienunternehmens wird von dem Mitgliedsstaat der Europäischen Gemeinschaft, der für die Ausstellung von dessen Luftverkehrsbetreiberzeugnis zuständig ist,

ausgeübt und aufrecht erhalten, und die zuständigen Luftfahrtbehörden werden in der Namhaftmachung klar genannt; und

- iii. das Fluglinienunternehmen steht direkt oder durch Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaft oder von Mitgliedstaaten der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder von Staatsangehörigen der besagten Staaten und wird von diesen tatsächlich kontrolliert.
- b. Im Falle eines von der Regierung der Republik Irak namhaft gemachten Fluglinienunternehmens:
- i. das Fluglinienunternehmen ist im Hoheitsgebiet der Republik Irak niedergelassen und verfügt über einen gültigen Luftverkehrsbetreiberzeugnis nach dem Recht der Republik Irak;
 - ii. die Republik Irak übt eine tatsächliche gesetzliche Kontrolle über das Fluglinienunternehmen aus und ist für die Ausstellung seines Luftverkehrsbetreiberzeugnis zuständig; und
 - iii. das Fluglinienunternehmen steht direkt oder durch Mehrheitsbeteiligung im Eigentum der Republik Irak und/oder von deren Staatsangehörigen und wird von diesen tatsächlich kontrolliert.
5. Beide Vertragsparteien haben das Recht, die Betriebsbewilligung oder die technischen Genehmigungen eines von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmens zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken, vorausgesetzt:
- a. im Falle eines von der Republik Österreich namhaft gemachten Fluglinienunternehmens, wenn:
- i. das Fluglinienunternehmen nicht im Hoheitsgebiet der Republik Österreich im Rahmen des Vertrages über die Errichtung der Europäischen Gemeinschaft gegründet wurde oder über keine gültige Betriebslizenz nach Europäischem Gemeinschaftsrecht verfügt;
 - ii. die tatsächliche gesetzliche Kontrolle des Fluglinienunternehmens nicht von dem Mitgliedsstaat der Europäischen Gemeinschaft, der für die

Ausstellung von dessen Luftverkehrsbetreiberzeugnis zuständig ist, ausgeübt und aufrecht erhalten wird, oder die zuständigen Luftfahrtbehörden in der Namhaftmachung nicht klar genannt werden; oder

iii. das Fluglinienunternehmen nicht direkt oder durch Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaft oder von Mitgliedstaaten der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder von Staatsangehörigen der besagten Staaten steht und von diesen nicht tatsächlich kontrolliert wird.

b. Im Falle eines von der Regierung der Republik Irak namhaft gemachten Fluglinienunternehmens, wenn:

i. das Fluglinienunternehmen nicht im Hoheitsgebiet der Republik Irak niedergelassen ist und über keinen gültigen Luftverkehrsbetreiberzeugnis nach dem anwendbaren Recht der Republik Irak verfügt;

ii. von der Republik Irak keine tatsächliche gesetzliche Kontrolle des Fluglinienunternehmens ausgeübt oder aufrecht erhalten wird oder die Republik Irak nicht für die Ausstellung seines Luftverkehrsbetreiberzeugnis zuständig ist; oder

iii. das Fluglinienunternehmen nicht direkt oder durch Mehrheitsbeteiligung im Eigentum der Republik Irak und/oder von deren Staatsangehörigen steht und von diesen tatsächlich kontrolliert wird.

6. Alle Bezugnahmen in diesem Abkommen auf Staatsangehörige der Republik Österreich verstehen sich als Bezugnahmen auf Angehörige der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft.

7. Wenn ein Fluglinienunternehmen gemäß diesem Artikel namhaft gemacht und ermächtigt wurde, ist es berechtigt, den Betrieb der vereinbarten Dienste gemäß den Bestimmungen dieses Abkommens jederzeit aufzunehmen.

ARTIKEL 4

ANWENDUNG VON GESETZEN UND VORSCHRIFTEN

- 1.** Bei der Einreise in das, beim Überflug über, beim Aufenthalt im oder bei der Ausreise aus dem Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei sind die im Hoheitsgebiet geltenden Gesetze und Vorschriften bezüglich Betrieb und Navigation von Luftfahrzeugen durch die Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei einzuhalten.
- 2.** Die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei geltenden Gesetze und Verordnungen bezüglich Einreise in, Aufenthalt in und Ausreise aus deren Hoheitsgebiet von Fluggästen, Besatzungsmitgliedern, Fracht oder Post wie etwa Formalitäten in Bezug auf Einreise, Ausreise, Auswanderung, Einwanderung, Zölle, Gesundheit und Quarantäne gelten für Fluggäste, Besatzungsmitglieder, Fracht und Post, die von einem Flugzeug des von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmens befördert werden, während sie sich im Hoheitsgebiet der besagten Vertragspartei befinden.
- 3.** Jede der Vertragsparteien ist verpflichtet, der anderen Vertragspartei auf deren Aufforderung Kopien der in diesem Artikel erwähnten entsprechenden Gesetze und Verordnungen zur Verfügung zu stellen.

ARTIKEL 5

BEFREIUNG VON ZÖLLEN UND ANDEREN ABGABEN

1. Die auf internationalen Flugstrecken von dem/den von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen 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 diese Ausrüstung und Vorräte verbleiben bis zu ihrer Wiederausfuhr an Bord des Luftfahrzeugs.
2. Des Weiteren sind von diesen Abgaben und Steuern, mit Ausnahme der für die erbrachte Dienstleistung zu entrichtenden Entgelte, befreit:
 - a. Bordvorräte innerhalb der von den Behörden einer Vertragspartei festgelegten Grenzen, die im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei 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 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 diesem 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 der Republik Irak bereitgestellt wird, die Flugstrecken zwischen einem Punkt im Hoheitsgebiet der Republik Österreich und einem anderen Punkt im Hoheitsgebiet der Republik Österreich oder eines anderen Mitgliedsstaates der Europäischen Gemeinschaft bedienen.

ARTIKEL 6

STEUERN

1. Gewinne aus dem Betrieb von Luftfahrzeugen im internationalen Flugverkehr sind ausschließlich im Hoheitsgebiet der Vertragspartei zu versteuern, in dem sich der Ort der tatsächlichen Geschäftsleitung des Fluglinienunternehmens befindet.
2. Kapital in Form von im internationalen Flugverkehr betriebenen Luftfahrzeugen und beweglichem Eigentum im Zusammenhang mit dem Betrieb solcher Luftfahrzeuge ist ausschließlich im Hoheitsgebiet der Vertragspartei zu versteuern, in dem sich der Ort der tatsächlichen Geschäftsleitung des Fluglinienunternehmens befindet.
3. Wurde zwischen den Vertragsparteien in Bezug auf Einkommens- und Vermögenssteuern ein spezielles Doppelbesteuerungsabkommen geschlossen, gelten die Bestimmungen dieses Doppelbesteuerungsabkommens.

ARTIKEL 7

NUTZUNGSgebÜHREN

- 1.** Die Vertragsparteien werden den von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen keine höheren Gebühren auferlegen als ihren eigenen Fluglinienunternehmen, die ähnliche internationale Strecken bedienen, oder dies zulassen.
- 2.** Diese Gebühren dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die Luftfahrzeugen der namhaft gemachten Fluglinienunternehmen aller Vertragsparteien auferlegt werden, die ähnliche internationale Strecken bedienen.
- 3.** Solche Gebühren müssen angemessen sein und auf vernünftigen wirtschaftlichen Grundsätzen beruhen.

ARTIKEL 8

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 die Sicherheitsmaßnahmen im Hinblick auf die Verhinderung von drohenden unrechtmäßigen Eingriffen wie Gewalt und Luftpiraterie sowie gelegentliche Maßnahmen zur Bekämpfung des illegalen Drogenhandels. Gepäck, Fracht und Post im direkten Transit ist von Zollgebühren, Abgaben sowie anderen ähnlichen Steuern befreit.

ARTIKEL 9

ANERKENNUNG VON ZEUGNISSEN UND LIZENZEN

- 1.** Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Zulassungen, die von den Luftfahrtbehörden einer Vertragspartei gemäß den Vorschriften und Verfahren einer Vertragspartei ausgestellt oder als gültig anerkannt wurden und noch Gültigkeit besitzen, werden von der anderen Vertragspartei zum Zwecke des Erbringens der vereinbarten Dienste als gültig anerkannt, vorausgesetzt diese Zeugnisse und Lizenzen entsprechen wenigstens den Mindeststandards gemäß der Konvention.
- 2.** Absatz (1) gilt auch für von der Regierung der Republik Österreich namhaft gemachte Fluglinienunternehmen, deren gesetzliche Kontrolle von einem anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Gemeinschaft ausgeübt oder 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 vom anderen Staat erteilt wurden, für Flüge über ihr eigenes Hoheitsgebiet zu verweigern.

ARTIKEL 10

TARIFE

1. Die Tarife für internationale Flugverkehrsdienste, die gemäß diesem Abkommen betrieben werden, müssen eventuell bei den Luftfahrtbehörden jeder der Vertragsparteien eingereicht werden.
2. Interventionen durch 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 marktbeherrschenden Stellung oder aufgrund von zwischen den Luftverkehrsbetreibern abgestimmten Praktiken; und
 - c. den Schutz von Fluglinienunternehmen vor Tarifen, die aufgrund von direkter oder indirekter staatlicher Subvention oder Unterstützung künstlich niedrig gehalten werden.

ARTIKEL 11

HANDELSVERTRETUNG

1. Den von jeder Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinien ist es gestattet:
 - a. im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ein oder mehrere Büros zur Förderung des Luftverkehrs und des Verkaufs der Flugtickets sowie andere Einrichtungen gemäß dem Recht des Hoheitsgebietes einer solchen anderen Vertragspartei einzurichten, die für die Bereitstellung von Flugverkehrsdiensten erforderlich sind;
 - b. Management- sowie kaufmännisches, technisches, operatives und sonstiges Fachpersonal, das für Bereitstellung von Flugverkehrsdiensten erforderlich ist, gemäß den in deren Hoheitsgebiet geltenden Einreise-, Aufenthalts- und Beschäftigungsgesetzen in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zu entsenden und dort zu belassen; und
 - c. im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei über ihre Agenten direkt und nach eigenem Ermessen Flugverkehrsdienste zu verkaufen.
2. Die zuständigen Behörden jeder Vertragspartei werden alle notwendigen Schritte setzen, um sicherzustellen, dass die Vertreter der von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen ihre Tätigkeiten ordnungsgemäß ausüben können.

ARTIKEL 12

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

1. Die von einer Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen sind berechtigt, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Luftverkehrsdienste zu verkaufen, und es steht jedem frei, diese Luftverkehrsdienste in der lokalen Währung oder in einer frei konvertierbaren Währung eines anderen Landes gemäß den jeweils geltenden Devisenvorschriften zu kaufen.
2. Die in diesem Artikel angeführten Grundsätze gelten für die Geschäftstätigkeit der von beiden Vertragsparteien namhaft gemachten Fluglinienunternehmen.

ARTIKEL 13

UMRECHNUNG UND ÜBERWEISUNG VON EINNAHMEN

Jede der Vertragsparteien gewährt den von der anderen Vertragspartei namhaft gemachten Fluglinienunternehmen das Recht, die Einnahmenüberschüsse aus den vereinbarten Dienstleistungen, die sie im Zusammenhang mit der Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erbringt, frei und umgehend zum offiziellen Wechselkurs zu transferieren.

ARTIKEL 14

KAPAZITÄT

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. In Übereinstimmung mit diesem Recht darf keine Partei einseitig den Umfang des Verkehrs, die Frequenz oder Regelmäßigkeit des Dienstes oder den Typ bzw. die Typen der von Fluglinienunternehmen der anderen Partei eingesetzten Luftfahrzeuge begrenzen, außer aus zollrechtlichen, technischen, betrieblichen oder ökologischen Gründen, wobei einheitliche Bedingungen in Einklang mit Artikel 15 der Konvention anzuwenden sind.
3. Ein von einer Vertragspartei namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen kann aufgefordert werden, spätestens dreißig (30) Tage im Voraus den Flugplan seiner beabsichtigten Flugdienste bei den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei zur Genehmigung vorzulegen. Das gleiche Verfahren gilt für etwaige Änderungen des Flugplans. In besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der genannten Luftfahrtbehörden verkürzt werden.

ARTIKEL 15

FLUGSICHERHEIT

1. Jede Vertragspartei kann jederzeit Beratungen über die Flugsicherheitsstandards 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. Gelangt eine Vertragspartei nach derartigen Beratungen zu der Erkenntnis, dass die andere Vertragspartei jene Flugsicherheitsstandards, wie sie zumindest den zu dieser Zeit gemäß der Konvention festgelegten Mindeststandards entsprechen, in irgendeinem Bereich nicht wirksam aufrecht erhält und anwendet, so hat die erste Vertragspartei die jeweils andere Vertragspartei über diese Erkenntnisse sowie über die Schritte zu informieren, die für nötig erachtet werden, um diesen Mindeststandards zu entsprechen, und die 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 des Artikels 3 dieses Abkommens (Widerruf, Aussetzung und Änderung von Betriebsbewilligungen).
3. Unbeschadet der in Artikel 33 der Konvention genannten Verpflichtungen wird vereinbart, dass jedes Luftfahrzeug, das von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei für Flugdienste in das oder aus dem Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei betrieben wird, 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 die zur fraglichen Zeit gemäß der Konvention festgelegten Flugsicherheitsstandards nicht wirksam aufrechterhalten und angewendet werden,so steht es der die Inspektion durchführenden Vertragspartei im Sinne von Artikel 33 der Konvention zu, daraus zu schließen, dass die Anforderungen, in deren Rahmen 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 Fluglinienunternehmen/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 auszusetzen oder abzuändern, falls die erste Vertragspartei zu dem Schluss kommt, sei es aufgrund einer oder mehrerer Vorfeldinspektionen, einer Verwehrung des Zugangs zwecks einer

Vorfeldinspektion, 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 die Ergreifung dieser Maßnahme wegfällt.
8. Sofern die Republik Österreich ein Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat, dessen gesetzliche Kontrolle von einem anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Gemeinschaft ausgeübt und aufrecht erhalten wird, gelten die Rechte der anderen Vertragspartei gemäß diesem Artikel gleichermaßen im Hinblick auf die Übernahme, Ausübung oder Wahrung der Flugsicherheitsstandards durch diesen anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Gemeinschaft sowie im Hinblick auf die Betriebsbewilligung dieses Fluglinienunternehmens.

ARTIKEL 16

SICHERHEIT IN DER ZIVILLUFTFAHRT

1. Im Einklang mit ihren Rechten und Pflichten nach internationalem Recht bekräftigen die Vertragsparteien, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt 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 alle sonstigen multilateralen Abkommen über die Sicherheit der Zivilluftfahrt, welche für beide Vertragsparteien verbindlich sind.
3. Die Vertragsparteien haben in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) festgelegten und als Anhänge zur Konvention bezeichneten Sicherheitsbestimmungen für die Zivilluftfahrt zu handeln, sofern die besagten Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie haben von Luftfahrzeugbetreibern, die in ihrem Hoheitsgebiet eingetragen sind, oder

ihren Hauptsitz oder ständigen Sitz 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 werden und über gültige Betriebslizenzen gemäß Europäischem Gemeinschaftsrecht verfügen, sowie von Flughafenbetreibern in ihrem Hoheitsgebiet zu verlangen, dass sie die besagten Sicherheitsbestimmungen für die Zivilluftfahrt einhalten.

4. Die Vertragsparteien haben einander über entsprechende Aufforderung jede erforderliche Unterstützung zukommen zu lassen, um die widerrechtliche Inbesitznahme von Luftfahrzeugen sowie andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit der besagten Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste 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 Sicherheitsbestimmungen für die Zivilluftfahrt gemäß dem im besagten Land geltenden Recht, im Falle der Republik Österreich einschließlich Europäisches Gemeinschaftsrecht, einzuhalten.
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 des Einsteigens bzw. Beladens einer Kontrolle zu unterziehen.
7. Die Vertragsparteien haben auch jedes Ersuchen der jeweils anderen Vertragspartei bezüglich angemessener Sicherheitsvorkehrungen bei besonderen Bedrohungen wohlwollend zu 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 Sicherheitsbestimmungen für die Zivilluftfahrt 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, Aussetzung und Änderung von Betriebsbewilligungen). In schwerwiegenden Notfällen ist jede Vertragspartei berechtigt, vor Ablauf eines Monats vorläufige Maßnahmen zu ergreifen.

ARTIKEL 17

BEREITSTELLUNG VON STATISTIKEN

Die Luftfahrtbehörden einer 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

WIRTSCHAFTLICHE MÖGLICHKEITEN

1. Bodenabfertigung

Jedes namhaft gemachte Fluglinienunternehmen hat das Recht, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei seine eigene Bodenabfertigung durchzuführen oder die Bodenabfertigungsdienste wahlweise vollständig oder teilweise von dazu autorisierten Dienstleistern erbringen zu lassen. Wenn und soweit Gesetze und Vorschriften in Bezug auf Bodenabfertigung im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei die Auslagerung dieser Dienste oder eine Selbstabfertigung entweder verbieten oder einschränken, ist jedes namhaft gemachte Fluglinienunternehmen in Bezug auf seinen Zugang zu Selbst- und Bodenabfertigungsdiensten durch einen oder mehrere Anbieter auf nicht diskriminierende Weise zu behandeln.

2. Leasing

Die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei sind berechtigt, Luftfahrzeuge von anderen Fluglinienunternehmen durch Wet-Leasing zu verwenden, oder, im Fall Österreichs, Luftfahrzeuge eines anderen Mitgliedsstaates der Europäischen Union, außer wo dies die Sicherheit gefährden würde.

ARTIKEL 19

KONSULTATIONEN

1. Die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien haben sich auf Aufforderung 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 Konsultationen haben innerhalb eines Zeitraums von sechzig (60) Tagen nach dem Datum der diesbezüglichen Anfrage einer Vertragspartei zu beginnen.

ARTIKEL 20

ÄNDERUNGEN

- 1.** Wenn es eine der Vertragsparteien für wünschenswert erachtet, eine Bestimmung dieses Vertrags abzuändern, kann sie jederzeit Beratungen mit der anderen Vertragspartei verlangen. 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.** Auf diese Weise vereinbarte Änderungen sind von beiden Vertragsparteien 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 der 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 der jeweiligen verfassungsrechtlichen Verfahren erfüllt wurden.

ARTIKEL 21

BEILEGUNG VON MEINUNGSVERSCHIEDENHEITEN

1. Falls zwischen den Vertragsparteien Meinungsverschiedenheiten bezüglich der Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens und seiner Anhänge 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 zu übertragen, 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 bestellt einen Schiedsrichter innerhalb eines Zeitraums von sechzig (60) Tagen nach Erhalt einer von der anderen Vertragspartei auf diplomatischem Wege übermittelten Notifikation, in der diese um eine schiedsgerichtliche Beilegung der Meinungsverschiedenheit ersucht, und der dritte Schiedsrichter wird innerhalb von weiteren sechzig (60) Tagen bestellt.
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 jeder Partei ersucht werden, je nach Situation einen oder mehrere Schiedsrichter zu bestellen. In diesem Falle ist der dritte Schiedsrichter Angehöriger eines Drittstaates, sitzt dem Schiedsgericht vor und legt den Ort der Schiedsgerichtsverhandlung fest. Ist der Präsident der Meinung, Staatsangehöriger eines Staates zu sein, der in Bezug auf die Streitigkeit nicht als neutral zu betrachten ist, sind die Ernennungen von dem dienstältesten Vizepräsidenten vorzunehmen, der nicht aufgrund seiner Staatsangehörigkeit ausgeschlossen ist. Das Schiedsgericht trifft seine Entscheidung durch Stimmenmehrheit.

5. Die Vertragsparteien verpflichten sich, jede gemäß Absatz (2) dieses Artikels getroffene Entscheidung zu befolgen.
6. Sofern und solange eine Vertragspartei die gemäß Absatz (2) dieses Artikels getroffene Entscheidung nicht befolgt, kann die andere Vertragspartei Rechte oder Vorrechte einschränken, aussetzen oder widerrufen, die sie der in Verzug befindlichen Vertragspartei oder einem in Verzug befindlichen namhaft gemachten Fluglinienunternehmen kraft dieses Abkommens eingeräumt hat.
7. Die Kosten des Schiedsgerichts einschließlich der Kosten und Gebühren der Schiedsrichter werden zu gleichen Teilen von den Vertragsparteien getragen. Kosten, die dem Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation im Zusammenhang mit den Verfahren von Absatz (4) dieses Artikels entstehen, gelten als Teil der Kosten des Schiedsgerichtes.

ARTIKEL 22

BEENDIGUNG

1. Jede der Vertragsparteien 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 Eingangs der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieses Zeitraums einvernehmlich zurückgezogen wird. Bei Nichtvorliegen einer Empfangsbestätigung durch die andere Vertragspartei gilt die Kündigung vierzehn (14) Tage nach Erhalt der Kündigung durch die Internationalen Zivilluftfahrtorganisation als eingegangen.

ARTIKEL 23

REGISTRIERUNG

Dieses Abkommen und jede Abänderung 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 durch einen diplomatischen Notenwechsel darüber in Kenntnis gesetzt haben, dass die Erfordernisse für sein Inkrafttreten im Rahmen der jeweiligen verfassungsrechtlichen Verfahren erfüllt wurden.

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

Geschehen zu am heutigen in zweifacher Ausfertigung in englischer Sprache.

**FÜR DIE ÖSTERREICHISCHE
BUNDESREGIERUNG**

**FÜR DIE REGIERUNG DER
REPUBLIK IRAK**

ANHANG

Abschnitt I:

- A.** Das/die von der Regierung der Republik Österreich namhaft gemachte/n Fluglinienunternehmen ist /sind berechtigt, auf den nachführend angeführten Flugstrecken einen planmäßigen Flugverkehr in beiden Richtungen zu betreiben:

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

- B.** Das/die von der Regierung der Republik Irak namhaft gemachte/n Fluglinienunternehmen ist /sind berechtigt, auf den nachführend angeführten Flugstrecken einen planmäßigen Flugverkehr in beiden Richtungen zu betreiben:

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

Abschnitt II:

Alle Zwischenpunkte und Punkte darüber hinaus können von der/den namhaft gemachten Fluglinie/n jeder der Vertragsparteien ohne Ausübung von Verkehrsrechten der fünften Freiheit angefliegen werden.

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

Abschnitt III:

Das/die namhaft gemachte/n Fluglinienunternehmen kann/können es auf beliebigen bzw. allen Flügen unterlassen, einen der oben genannten Zwischenpunkte oder Punkte darüber hinaus anzufliegen, vorausgesetzt die vereinbarten Flugdienste auf diesen Strecken beginnen und enden an einem Punkt im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei.