



RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION

Brüssel, den 1. Februar 2012
(OR. en)

5935/12

Interinstitutionelles Dossier:
2012/0006 (NLE)

AVIATION 12
RELEX 72
COEST 24
NIS 7

VORSCHLAG

der Europäischen Kommission

vom 30. Januar 2012

Nr. Komm.dok.: KOM(2012) 20 endgültig

Betr.: Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den Abschluss des Abkommens über den gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Republik Moldau andererseits

Die Delegationen erhalten in der Anlage den mit Schreiben von Herrn Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, an den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union, Herrn Uwe CORSEPIUS, übermittelten Vorschlag der Europäischen Kommission.

Anl.: KOM(2012) 20 endgültig



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 27.1.2012
KOM(2012) 20 endgültig

2012/0006 (NLE)

Vorschlag für

BESCHLUSS DES RATES

**über den Abschluss des Abkommens über den gemeinsamen Luftverkehrsraum
zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der
Republik Moldau andererseits**

BEGRÜNDUNG

1. Kontext des Vorschlags

- Gründe und Ziele des Vorschlags
- Abkommen über den gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen der Republik Moldau und der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten

Das Abkommen über den gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Republik Moldau andererseits wurde von der Kommission im Rahmen eines vom Rat im Juni 2011 erteilten Mandats ausgehandelt. Luftverkehrsdiene zwischen der EU und der Republik Moldau werden derzeit auf der Grundlage bilateraler Abkommen zwischen einzelnen Mitgliedstaaten und der Republik Moldau betrieben. Im Rahmen der Luftfahrtäußenpolitik der EU ist es vorgesehen, umfassende Luftverkehrsabkommen mit Nachbarländern auszuhandeln, bei denen der Mehrwert und wirtschaftliche Nutzen solcher Abkommen außer Frage steht. Die Ziele des Abkommens sind:

- schrittweise Marktöffnung hinsichtlich Streckenzugang und Kapazität auf gegenseitiger Grundlage,
- Förderung der Regulierungszusammenarbeit und Harmonisierung von Vorschriften und Konzepten auf der Grundlage von EU-Rechtsvorschriften im Bereich der Luftfahrt,
- Förderung von Luftverkehrsdiene auf der Grundlage eines Wettbewerbs zwischen den Luftfahrtunternehmen mit einem Mindestmaß an staatlichen Eingriffen und staatlicher Regulierung,
- Diskriminierungsfreiheit und einheitliche Rahmenbedingungen für die Wirtschaftsbeteiligten.

• Allgemeiner Kontext

In den Verhandlungsdirektiven wurde als allgemeines Ziel die Aushandlung eines umfassenden Luftverkehrsabkommens festgelegt, das darauf ausgerichtet ist, den Marktzugang schrittweise und auf Gegenseitigkeitsbasis zu öffnen und Konvergenz im Regelungsbereich sowie eine wirksame Anwendung von EU-Standards zu gewährleisten.

In Einklang mit den Verhandlungsdirektiven wurde der Entwurf eines Abkommens mit der Republik Moldau von beiden Seiten am 26. Oktober 2011 paraphiert.

• Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet

Die Bestimmungen des Abkommens gehen den einschlägigen Bestimmungen bestehender bilateraler Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten und der Republik Moldau vor. Bestehende Verkehrsrechte, die aus diesen bilateralen Abkommen

abgeleitet werden und nicht unter dieses Abkommen fallen, können jedoch weiterhin ausgeübt werden, vorausgesetzt, es findet keine Diskriminierung zwischen den Mitgliedstaaten und ihren Staatsangehörigen statt.

- **Übereinstimmung mit der Politik und den Zielen der Union in anderen Bereichen**

Der Abschluss eines umfassenden Luftverkehrsabkommens mit der Republik Moldau ist für die EU ein wichtiges Element bei der Entwicklung ihrer Luftfahrtäußenpolitik, insbesondere bei der Schaffung eines umfassenderen gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums, wie in der Mitteilung der Kommission KOM(2005) 79 endg. zur Weiterentwicklung der Luftfahrtäußenpolitik der Gemeinschaft vorgesehen.

2. Anhörung interessierter Kreise und Folgenabschätzung

Gemäß Artikel 218 Absatz 4 AEUV hat die Kommission die Verhandlungen in Abstimmung mit einem Sonderausschuss geführt.

Sie konsultierte außerdem die interessierten Kreise während des gesamten Prozesses.

- **Anhörung interessierter Kreise**

Anhörungsmethoden, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

Die Kommission führte Konsultationen mit den interessierten Kreisen, insbesondere über das beratende Forum mit Vertretern der Luftfahrtunternehmen, Flughäfen und Gewerkschaften.

Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Sämtliche Bemerkungen der interessierten Kreise wurden bei der Ausarbeitung der Verhandlungsposition der Union gebührend berücksichtigt.

- **Einhaltung und Nutzung von Expertenwissen**

Externes Expertenwissen war nicht erforderlich.

- **Folgenabschätzung**

Das Abkommen gewährleistet die schrittweise Öffnung des Luftverkehrsmärkte zwischen der EU und der Republik Moldau. In einem 2011 von einem Beratungsunternehmen für die Kommission erstellten Bericht wurde der wirtschaftliche Nutzen eines solchen Abkommens auf rund 17 Mio. EUR im Jahr geschätzt (hauptsächlich aufgrund niedrigerer Flugpreise, einer gestiegenen Flugreisetätigkeit und der damit zusammenhängenden Wirtschaftstätigkeit). Die Analyse ergab auch, dass die Flugpreise auf stärker nachgefragten Strecken wegen des intensiveren Wettbewerbs erheblich sinken dürften. Das Abkommen würde auch zur Lösung von Problemen bei der Ausübung der Geschäftstätigkeit von EU-Luftfahrtunternehmen beitragen.

Der Bericht wurde den Mitgliedstaaten und den beteiligten Kreisen über die CIRCA-

Datenbank zur Verfügung gestellt.

Durch das Abkommen wird ein Gemischter Ausschuss eingerichtet, der für die Prüfung der Anwendung des Abkommens und seiner Auswirkungen zuständig sein wird.

3. Rechtliche Aspekte

- **Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahmen**

Das Abkommen umfasst einen Hauptteil, der die Hauptgrundsätze enthält, und zwei Anhänge: Anhang I über Streckenführung, Verkehrsrechte und Betriebsflexibilitäten, und Anhang II über bilaterale Luftverkehrsabkommen.

- **Rechtsgrundlage**

Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 6 Buchstabe a und Absatz 8 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

- **Subsidiaritätsprinzip**

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Union fällt.

Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten aus folgenden Gründen nicht ausreichend verwirklicht werden:

Die Bestimmungen des Abkommens gehen den einschlägigen Bestimmungen bestehender bilateraler Abkommen mit einzelnen Mitgliedstaaten vor. Das Abkommen schafft für alle Luftfahrtunternehmen der Union unmittelbar gleiche und einheitliche Bedingungen für den Marktzugang und legt einen neuen Rahmen für die Regulierungszusammenarbeit und –konvergenz zwischen der Europäischen Union und der Republik Moldau in Bereichen von zentraler Bedeutung für einen sicheren und effizienten Betrieb des Luftverkehrs fest. Diese Regelungen können nur auf Ebene der Union umgesetzt werden, da sie eine Reihe von Bereichen in ausschließlicher Zuständigkeit der Union betreffen.

Die Ziele des Vorschlags können aus folgenden Gründen besser durch Maßnahmen der Union erreicht werden:

Das Abkommen ermöglicht die gleichzeitige Ausweitung seiner Bestimmungen auf die 27 Mitgliedstaaten, die diskriminierungsfreie Anwendung der gleichen Vorschriften und den Zugang zu Vorteilen für alle Luftfahrtunternehmen der Union ohne Ansehen ihrer Staatszugehörigkeit. Diese Unternehmen können ihren Betrieb dann von jedem Punkt in der Europäischen Union nach jedem Ort in der Republik Moldau frei durchführen, was bislang nicht der Fall ist.

Die Beseitigung aller Beschränkungen für den Marktzugang zwischen der EU und der Republik Moldau wird nicht nur neue Marktteilnehmer anziehen und Möglichkeiten zum Anfliegen unzureichend bedienter Flughäfen schaffen, sondern auch Konsolidierungen zwischen EU-Luftfahrtunternehmen erleichtern.

Das Abkommen ermöglicht es allen EU-Luftfahrtunternehmen, kommerzielle Chancen wahrzunehmen, etwa die Möglichkeit, Preise frei festzusetzen. Ein weiteres Ziel des Mandats ist die Schaffung einheitlicher Rahmenbedingungen für alle Luftfahrtunternehmen der EU und der Republik Moldau – dies erfordert eine starke Regulierungszusammenarbeit, die nur auf Ebene der Union geleistet werden kann. Schließlich war ein wesentliches Ziel des Mandats die Schaffung eines Rahmens für die Erörterung und Beseitigung von Hemmnissen, die es Luftfahrtunternehmen der EU in der Republik Moldau erschweren, ihre Geschäftstätigkeit durchzuführen. Bei der Lösung dieser Probleme haben Initiativen der Union mehr Gewicht als nationale Initiativen.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

- **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Es wird ein Gemischter Ausschuss eingerichtet, um Fragen der Anwendung des Abkommens erörtern zu können. Der Gemischte Ausschuss wird Sicherheitsaspekte im Zusammenhang mit dem Abkommen überwachen, den Austausch von Sachverständigen bei neuen Initiativen und Entwicklungen im Bereich Gesetzgebung und Regulierung unterstützen und potenzielle Bereiche für eine Weiterentwicklung des Abkommens untersuchen. Dem Gemischten Ausschuss gehören Vertreter der Kommission und der Mitgliedstaaten an.

Die Mitgliedstaaten werden weiterhin die traditionellen Verwaltungsaufgaben erfüllen, die ihnen im internationalen Luftverkehr zufallen, jedoch nach einheitlich angewendeten gemeinsamen Regeln.

- - **Wahl des Instruments**

Vorgeschlagene Instrumente: völkerrechtliches Abkommen

Andere Instrumente wären aus folgendem Grund nicht angemessen:

Die Luftfahrtäußenbeziehungen können allein durch völkerrechtliche Übereinkünfte geregelt werden.

4. Auswirkungen auf den Haushalt

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Haushalt der Union.

Vorschlag für

BESCHLUSS DES RATES

**über den Abschluss des Abkommens über den gemeinsamen Luftverkehrsraum
zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der
Republik Moldau andererseits**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 6 Buchstabe a und Absatz 8,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zustimmung des Europäischen Parlaments,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Kommission hat ein Abkommen über den gemeinsamen Luftverkehrsraum mit der Republik Moldau (nachstehend „das Abkommen“) im Namen der Union und der Mitgliedstaaten ausgehandelt.
- (2) Gemäß Beschluss 2011/xxx des Rates vom (...) wurde das Abkommen am (...) unterzeichnet.
- (3) Es müssen geeignete Verfahrensregeln für die Koordinierung zwischen und die Vertretung der Union und der Mitgliedstaaten in dem gemäß Artikel 22 des Abkommens eingesetzten Gemischten Ausschuss getroffen werden.
- (4) Das Abkommen sollte im Namen der Europäischen Union genehmigt werden –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Abschluss

1. Das Abkommen über den gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Republik Moldau andererseits wird hiermit im Namen der Union geschlossen.

Der Wortlaut des Abkommens ist diesem Beschluss beigelegt.

2. Der Präsident des Rates bestellt die Person, die befugt ist, im Namen der Europäischen Union die in Artikel 29 des Abkommens vorgesehenen Notifizierungen vorzunehmen, mit denen die Europäische Union ihrer Zustimmung zur Bindung durch dieses Abkommen Ausdruck verleiht.

*Artikel 2
Inkrafttreten*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft. Er wird im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates

Der Präsident

[...]

ANHANG

ABKOMMEN ÜBER DEN GEMEINSAMEN LUFTVERKEHSRAUM
DER EUROPÄISCHEN UNION UND IHREN MITGLIEDSTAATEN
UND DER REPUBLIK MOLDAU

DAS KÖNIGREICH BELGIEN,
DIE REPUBLIK BULGARIEN,
DIE TSCHECHISCHE REPUBLIK,
DAS KÖNIGREICH DÄNEMARK,
DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND,
DIE REPUBLIK ESTLAND,
IRLAND,
DIE HELLENISCHE REPUBLIK,
DAS KÖNIGREICH SPANIEN,
DIE FRANZÖSISCHE REPUBLIK,
DIE ITALIENISCHE REPUBLIK,
DIE REPUBLIK ZYPERN,
DIE REPUBLIK LETTLAND,
DIE REPUBLIK LITAUEN,
DAS GROSSHERZOGTUM LUXEMBURG,
DIE REPUBLIK UNGARN,
MALTA,
DAS KÖNIGREICH DER NIEDERLANDE,
DIE REPUBLIK ÖSTERREICH,
DIE REPUBLIK POLEN,
DIE PORTUGIESISCHE REPUBLIK,
RUMÄNIEN,
DIE REPUBLIK SLOWENIEN,
DIE SLOWAKISCHE REPUBLIK,
DIE REPUBLIK FINNLAND,

DAS KÖNIGREICH SCHWEDEN,

DAS VEREINIGTE KÖNIGREICH VON GROSSBRITANNIEN UND NORDIRLAND,

Parteien des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (nachstehend „die EU-Verträge“) und Mitgliedstaaten der Europäischen Union (nachstehend „die Mitgliedstaaten“),

DIE EUROPÄISCHE UNION

einerseits, und

DIE REPUBLIK MOLDAU

andererseits,

IN DER ERWÄGUNG, dass am 28. November 1994 ein Abkommen über Partnerschaft und Zusammenarbeit zwischen den Europäischen Gemeinschaften und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Republik Moldau andererseits in Brüssel unterzeichnet wurde,

VON DEM WUNSCH GELEITET, einen gemeinsamen Luftverkehrsraum zu schaffen mit dem zugrundeliegenden Ziel einer Öffnung des Zugangs zu den Luftverkehrsmärkten der Parteien bei gleichen Wettbewerbsbedingungen und Einhaltung derselben Vorschriften, auch in den Bereichen Flugsicherheit, Luftsicherheit, Flugverkehrsmanagement, soziale Aspekte und Umwelt,

VON DEM WUNSCH GELEITET, mehr Möglichkeiten für den Luftverkehr zu schaffen, auch durch die Schaffung von Luftverkehrsnetzen, die den Bedürfnissen von Fluggästen und Versendern im Hinblick auf angemessene Luftverkehrsdiene entsprechen,

IN ANERKENNUNG der Bedeutung des Luftverkehrs für die Förderung des Handels, des Fremdenverkehrs und der Investitionstätigkeit,

UNTER VERWEIS auf das Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegt wurde,

IM EINVERNEHMEN, dass die Regeln für den gemeinsamen Luftverkehrsraum auf den in der Europäischen Union geltenden einschlägigen Rechtsvorschriften gründen sollten, wie sie in Anhang III dieses Abkommens niedergelegt sind,

IN ANERKENNUNG der Tatsache, dass eine vollständige Einhaltung der Regeln des gemeinsamen Luftverkehrsraums die Parteien dazu berechtigt, dessen umfassende Vorteile auszuschöpfen, einschließlich des offenen Marktzugangs und der Maximierung der Vorteile für die Verbraucher, Branchen und Arbeitnehmer beider Parteien,

IN ANERKENNUNG der Tatsache, dass die Schaffung des gemeinsamen Luftverkehrsraums und die Durchführung der für ihn geltenden Vorschriften nicht ohne Übergangsvorkehrungen erreicht werden kann, wo nötig,

IN ANERKENNUNG der Bedeutung einer angemessenen Unterstützung in dieser Hinsicht,

VON DEM WUNSCHE GELEITET, es den Luftfahrtunternehmen zu ermöglichen, Reisenden und Versendern wettbewerbsfähige Preise und Dienstleistungen in offenen Märkten anzubieten,

VON DEM WUNSCHE GELEITET, die Vorteile eines liberalisierten Abkommens allen Bereichen der Luftverkehrsbranche und auch den Beschäftigten der Luftfahrtunternehmen zugute kommen zu lassen,

VON DEM WUNSCHE GELEITET, im internationalen Luftverkehr ein Höchstmaß an Flug- und Luftsicherheit zu gewährleisten und unter Bekundung ihrer tiefen Besorgnis über Handlungen oder Bedrohungen, die sich gegen die Sicherheit von Luftfahrzeugen richten und die Sicherheit von Personen oder Eigentum gefährden, den Betrieb von Luftfahrzeugen beeinträchtigen und das Vertrauen der Reisenden in die Sicherheit der Zivilluftfahrt untergraben,

VON DEM WUNSCHE GELEITET, gleiche Wettbewerbsbedingungen für Luftfahrtunternehmen zu gewährleisten und ihren Luftfahrtunternehmen faire und gleiche Chancen zur Erbringung vereinbarter Luftverkehrsdiene einzuräumen,

IN ANERKENNUNG der Tatsache, dass Subventionen den Wettbewerb zwischen Luftfahrtunternehmen beeinträchtigen und die grundlegenden Ziele dieses Abkommens in Frage stellen können,

UNTER BEKRÄFTIGUNG der Bedeutung des Umweltschutzes bei der Entwicklung und Durchführung einer internationalen Luftverkehrspolitik und in Anerkennung der Rechte souveräner Staaten zur Durchführung angemessener diesbezüglicher Maßnahmen,

UNTER VERWEIS auf die Bedeutung des Verbraucherschutzes, einschließlich der diesbezüglichen Maßnahmen des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, unterzeichnet am 28. Mai 1999 in Montreal,

IN DER ABSICHT, auf dem Rahmen bestehender Luftverkehrsabkommen aufzubauen, um den Zugang zu den Märkten zu öffnen und größtmöglichen Nutzen für Verbraucher, Luftfahrtunternehmen, Arbeitnehmer und Gemeinschaften beider Parteien zu erzielen,

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

ARTIKEL 1

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit nichts anderes bestimmt ist:

- (1) „Vereinbarte Dienste“ und „festgelegte Strecken“ den internationalen Luftverkehr gemäß Artikel 2 (Gewährung von Rechten) und Anhang I dieses Abkommens;
- (2) „Abkommen“ das vorliegende Abkommen, seine Anhänge sowie alle diesbezüglichen Änderungen;
- (3) „Luftverkehr“ öffentlich angebotene entgeltliche Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post mit Luftfahrzeugen, entweder getrennt oder zusammen, einschließlich – um Zweifel auszuschließen – Linien- und Charterdienste sowie Nurfracht-Dienste;
- (4) „zuständige Behörden“ die Regierungsbehörden oder -stellen, die für die Verwaltungsfunktionen im Rahmen dieses Abkommens zuständig sind;
- (5) „Eignung“ das Kriterium, ob ein Luftfahrtunternehmen zur Durchführung internationaler Luftverkehrsdiene st geeignet ist, das heißt über eine ausreichende Finanzfähigkeit und angemessene Managementerfahrung verfügt und zur Einhaltung der Rechtsvorschriften, Bestimmungen und Anforderungen, die für den Betrieb solcher Dienste gelten, disponiert ist;
- (6) „Staatszugehörigkeit“ das Kriterium, ob ein Luftfahrtunternehmen Anforderungen hinsichtlich Punkten wie Eigentum, wirksame Kontrolle und Hauptgeschäftssitz erfüllt;
- (7) „ICAO-Abkommen“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, einschließlich
 - (a) aller Änderungen, die gemäß Artikel 94 Absatz a des ICAO-Abkommens in Kraft getreten sind und sowohl von der Republik Moldau als auch dem Mitgliedstaat oder den Mitgliedstaaten der Europäischen Union ratifiziert wurden, sowie
 - (b) aller Anhänge oder diesbezüglichen Änderungen, die gemäß Artikel 90 des ICAO-Abkommens angenommen wurden, soweit diese Anhänge oder Änderungen zu einem gegebenen Zeitpunkt sowohl für die Republik Moldau als auch den betreffenden Mitgliedstaat oder die betreffenden Mitgliedstaaten der Europäischen Union gelten;
- (8) „Recht der 5. Freiheit“ das Recht oder Vorrecht, das ein Staat („gewährender Staat“) den Luftfahrtunternehmen eines anderen Staates („Empfängerstaat“) gewährt, internationale Luftverkehrsdiene st zwischen dem Gebiet des gewährenden Staates und dem Gebiet eines Drittstaates durchzuführen, vorbehaltlich der Bedingung, dass solche Luftverkehrsdiene st im Gebiet des Empfängerstaates beginnen oder enden;

- (9) „Vollkosten“ die Kosten der Diensterbringung zuzüglich einer angemessenen Gebühr für Verwaltungsgemeinkosten, und – soweit zutreffend – etwaige anwendbare Gebühren für Umweltkosten, soweit diese ohne Ansehen der Nationalität angewandt werden;
- (10) „internationaler Luftverkehr“ Luftverkehr, der durch den Luftraum über dem Gebiet von mehr als einem Staat führt;
- (11) „Übereinkommen über den gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraum“ das multilaterale Übereinkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten, der Republik Albanien, Bosnien und Herzegowina, der Republik Kroatien, der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien, der Republik Island, der Republik Montenegro, dem Königreich Norwegen, der Republik Serbien und der Übergangsverwaltung der Vereinten Nationen in Kosovo¹ zur Schaffung eines gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums;
- (12) „Partner der Europäischen Nachbarschaftspolitik“ Algerien, Armenien, Aserbaidschan, Belarus, Ägypten, Georgien, Israel, Jordanien, Libanon, Libyen, die Republik Moldau, Marokko, das besetzte palästinensische Gebiet, Syrien, Tunesien und die Ukraine;
- (13) „Staatsangehöriger“ jede Person mit moldauischer Staatsangehörigkeit für die moldauische Partei, oder mit der Staatsangehörigkeit eines Mitgliedstaates für die europäische Partei, oder jede nichtnatürliche Person, sofern im Fall juristischer Personen für die moldauische Partei die wirksame Kontrolle, sei es direkt oder durch Mehrheitsbeteiligung, stets bei Personen mit moldauischer Staatsangehörigkeit und für die europäische Partei bei Personen oder juristischen Personen mit der Staatsangehörigkeit eines Mitgliedstaates oder eines der in Anhang IV aufgeführten Drittstaaten liegt;
- (14) „Betriebsgenehmigungen“ i) im Fall der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten die Betriebsgenehmigungen und sonstigen einschlägigen Dokumente oder Bescheinigungen, die nach den einschlägigen geltenden EU-Rechtsvorschriften erteilt wurden, und ii) im Fall von Genehmigungen der Republik Moldau, solche Bescheinigungen oder Erlaubnisse, die nach den einschlägigen geltenden Rechtsvorschriften der Republik Moldau erteilt wurden;
- (15) „Parteien“ die Europäische Union oder ihre Mitgliedstaaten bzw. die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten, entsprechend ihren jeweiligen Befugnissen (die europäische Partei) auf der einen Seite und die Republik Moldau auf der anderen Seite (die moldauische Partei);
- (16) „Preis“
- i) „Flugpreise“, die für die Beförderung von Fluggästen und Gepäck im Flugverkehr an Luftfahrtunternehmen oder deren Bevollmächtigte oder an andere Flugscheinverkäufer zu zahlen sind, sowie etwaige Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich des Entgelts und der Bedingungen, die Agenturen und anderen Hilfsdiensten geboten werden, und

1

Gemäß Resolution des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen 1244 vom 10. Juni 1999.

ii) „Luftfrachtraten“, die für die Beförderung von Post und Fracht zu zahlen sind, sowie die Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich des Entgelts und der Bedingungen, die Agenturen und anderen Hilfsdiensten geboten werden.

Diese Begriffsbestimmung deckt, wo anwendbar, auch die Bodenbeförderung in Verbindung mit internationalem Luftverkehr sowie die Bedingungen, denen ihre Anwendung unterliegt, ab;

- (17) „Hauptgeschäftssitz“ die Hauptverwaltung oder der eingetragene Sitz eines Luftfahrtunternehmens im Gebiet der Partei, wo die wichtigsten Finanzfunktionen und die betriebliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen, einschließlich der Leitungsaufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, ausgeübt werden;
- (18) „gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen“ Verpflichtungen, die Luftfahrtunternehmen auferlegt werden, um für eine bestimmte Strecke eine Mindestbedienung im Linienflugverkehr zu gewährleisten, die in Bezug auf Kontinuität, Regelmäßigkeit, Preisgestaltung und Mindestkapazität festen Standards genügt, die Luftfahrtunternehmen unter rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht einhalten würden. Luftfahrtunternehmen können von der betreffenden Partei einen Ausgleich für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erhalten;
- (19) „Subvention“ jeden finanziellen Beitrag, der von Behörden, einer regionalen Einrichtung oder einer anderen öffentlichen Stelle gewährt wird, d. h. wenn
 - (a) mit den Maßnahmen einer Regierung, einer regionalen Behörde oder einer anderen öffentlichen Stelle eine direkte Übertragung von Mitteln verbunden ist, z. B. Zuschüsse, Darlehen und Kapitalzufuhren, potenzielle direkte Übertragungen von Geldern an das Unternehmen oder die Übernahme von Verbindlichkeiten des Unternehmens wie Darlehensbürgschaften, Kapitalzufuhren, Beteiligungen, Schutz vor Insolvenz oder Versicherung;
 - (b) eine Regierung, eine regionale Behörde oder andere öffentliche Stelle auf normalerweise zu entrichtende Beträge verzichtet, diese nicht erhebt oder unangemessen kürzt;
 - (c) eine Regierung, eine regionale Behörde oder andere öffentliche Stelle Waren oder Dienstleistungen, die nicht zur allgemeinen Infrastruktur gehören, zur Verfügung stellt oder Waren oder Dienstleistungen des Unternehmens kauft, oder
 - (d) eine Regierung, eine regionale Behörde oder andere öffentliche Stelle Zahlungen an einen Fördermechanismus leistet oder eine private Einrichtung mit der Wahrnehmung einer oder mehrerer der in a) bis c) genannten Aufgaben, die normalerweise der Regierung obliegen, betraut oder dazu anweist und sich diese Praktiken in keiner Weise von den Praktiken unterscheidet, die normalerweise von Regierungen ausgeübt werden;

und dadurch ein Vorteil gewährt wird;

- (20) „SESAR“ die technische Komponente des einheitlichen europäischen Luftraums, mit der in der EU bis 2020 eine hochleistungsfähige Flugsicherungsinfrastruktur geschaffen werden soll, die eine sichere und umweltfreundliche Entwicklung des Luftverkehrs ermöglicht.
- (21) „Gebiet“ für die Republik Moldau die Landgebiete und daran angrenzende Hoheitsgewässer unter seiner Souveränität, seinem Schutz oder Mandat, und für die Europäische Union die Landgebiete (Festland und Inseln), Binnengewässer und Hoheitsgewässer, auf die der Vertrag über die Europäische Union und der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union Anwendung finden unter den in diesen Verträgen sowie etwaigen Nachfolgeinstrumenten festgelegten Bedingungen. Die Anwendung dieses Abkommens auf den Flughafen Gibraltar erfolgt unbeschadet der Rechtsstandpunkte des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs in der strittigen Frage der Souveränität über das Gebiet, auf dem sich der Flughafen befindet, und des fortdauernden Ausschlusses des Flughafens Gibraltar von den Luftverkehrsmaßnahmen der EU, wie sie am 18. September 2006 zwischen den Mitgliedstaaten galten, gemäß der am 18. September 2006 in Cordoba vereinbarten Ministererklärung zum Flughafen von Gibraltar;
- (22) „Nutzergebühr“ die den Luftfahrtunternehmen für die Bereitstellung von Einrichtungen oder Dienstleistungen an Flughäfen, im Flughafenbereich, im Bereich der Flugnavigation oder der Luftsicherheit, einschließlich damit zusammenhängender Dienste und Einrichtungen, auferlegt wird.

TITEL I
WIRTSCHAFTLICHE BESTIMMUNGEN

ARTIKEL 2

Gewährung von Rechten

1. Die Parteien gewähren einander gemäß Anhang I und Anhang II für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs durch die Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Partei die folgenden Rechte:
 - (a) das Recht, ihr Gebiet ohne Landung zu überfliegen,
 - (b) das Recht, in ihrem Gebiet zu anderen Zwecken zu landen als zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Gepäck, Fracht und/oder Post im Luftverkehr (Landung zu nichtgewerblichen Zwecken),
 - (c) beim Betrieb eines vereinbarten Dienstes auf einer festgelegten Strecke das Recht, Landungen in ihrem Gebiet zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Fracht und/oder Post im internationalen Flugverkehr, entweder getrennt oder zusammen, durchzuführen, und
 - (d) die in diesem Abkommen anderweitig festgelegten Rechte.
2. Aus diesem Abkommen können nicht abgeleitet werden:
 - (a) für Luftfahrtunternehmen der Republik Moldau das Recht, im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates Fluggäste, Gepäck, Fracht oder Post an Bord zu nehmen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein anderer Ort im Hoheitsgebiet desselben Mitgliedstaates ist,
 - (b) für Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union: das Recht, im Gebiet der Republik Moldau Fluggäste, Gepäck, Fracht und/oder Post an Bord zu nehmen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein anderer Ort im Gebiet der Republik Moldau ist.

ARTIKEL 3

Zulassung

1. Bei Eingang von Anträgen von Luftfahrtunternehmen der einen Partei für Betriebsgenehmigungen erteilen die zuständigen Behörden der anderen Partei die entsprechenden Genehmigungen mit möglichst geringer verfahrensbedingter Zeitverzögerung, wenn
 - (a) im Fall eines Luftfahrtunternehmens der Republik Moldau

- das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz in der Republik Moldau hat und über eine gültige Betriebserlaubnis in Übereinstimmung mit den geltenden Rechtsvorschriften der Republik Moldau verfügt und
 - die effektive Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen von der Republik Moldau ausgeübt und aufrecht erhalten wird und
 - sofern nach Artikel 6 (Investitionen) nichts anderes bestimmt ist, das Luftfahrtunternehmen direkt oder mehrheitlich im Eigentum der Republik Moldau und/oder ihrer Staatsangehörigen steht und der effektiven Kontrolle der Republik Moldau und/oder ihrer Staatsangehörigen unterliegt.
- (b) im Fall eines Luftfahrtunternehmens der Europäischen Union
- das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats hat, in dem die EU-Verträge gelten, und über eine gültige Betriebsgenehmigung verfügt und
 - der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberscheins zuständige Mitgliedstaat die effektive Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen ausübt und diese aufrecht erhält und die zuständige Behörde eindeutig angegeben ist und
 - sofern nach Artikel 6 (Investitionen) nichts anderes bestimmt ist, das Luftfahrtunternehmen direkt oder mehrheitlich im Eigentum von Mitgliedstaaten und/oder Staatsangehörigen von Mitgliedstaaten oder von anderen in Anhang IV aufgeführten Staaten und/oder Staatsangehörigen dieser anderen Staaten steht,
- (c) das Luftfahrtunternehmen die Bedingungen erfüllt, die nach den Rechtsvorschriften vorgeschrieben sind, die von der zuständigen Behörde üblicherweise angewendet werden, und
- (d) die Bestimmungen in Artikel 14 (Flugsicherheit) und Artikel 15 (Luftsicherheit) dieses Abkommens eingehalten und angewendet werden.

ARTIKEL 4

Gegenseitige Anerkennung der Regulierungsfeststellungen hinsichtlich Eignung, Eigentum und Kontrolle von Luftfahrtunternehmen

Nach Empfang des Genehmigungsantrags eines Luftfahrtunternehmens einer Partei anerkennen die zuständigen Behörden der anderen Partei die Feststellung der Eignung und/oder Staatszugehörigkeit, die von der zuständigen Behörde der ersten Partei in Bezug auf dieses Luftfahrtunternehmen gemacht wurden, als handele es sich um Feststellungen ihrer eigenen zuständigen Behörden, und untersuchen diese Angelegenheiten nicht weiter, außer wie in den nachstehenden Absätzen a und b vorgesehen.

- (a) Falls die zuständigen Behörden der empfangenden Partei nach Empfang des Genehmigungsantrags eines Luftfahrtunternehmens oder nach Erteilung einer entsprechenden Genehmigung besonderen Anlass für Bedenken haben, dass trotz der Feststellung durch die zuständigen Behörden der anderen Partei, einschließlich in Fragen einer doppelten Staatszugehörigkeit, die in Artikel 3 (Genehmigung) für die Erteilung von Genehmigungen festgelegten Bedingungen nicht erfüllt sind, haben sie diese Behörden unverzüglich zu informieren und fundierte Begründungen für ihre Bedenken anzugeben. In diesem Fall kann jede Partei um Konsultationen, die Vertreter der betreffenden zuständigen Behörden einschließen können, und/oder zusätzliche einschlägige Informationen ersuchen, und solchen Ersuchen ist so bald wie möglich stattzugeben. Wird die Angelegenheit keiner Lösung zugeführt, kann jede Partei den Gemischten Ausschuss damit befassen, der nach Artikel 22 (Gemischter Ausschuss) eingesetzt wurde.
- (b) Dieser Artikel deckt nicht die Anerkennung von Feststellungen bezüglich folgender Bereiche ab:
- Flugsicherheitsbescheinigungen oder -genehmigungen,
 - Luftsicherheitsvorkehrungen oder
 - Versicherungsschutz.

ARTIKEL 5

Verweigerung, Widerruf, Aussetzung oder Einschränkung von Genehmigungen

1. Die zuständigen Behörden beider Parteien können Betriebsgenehmigungen verweigern, widerrufen, aussetzen oder einschränken oder den Betrieb von Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Partei anderweitig aussetzen oder beschränken, wenn
- (c) im Fall eines Luftfahrtunternehmens der Republik Moldau
- das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz nicht in der Republik Moldau hat oder über keine gültige Betriebserlaubnis in Übereinstimmung mit den geltenden Rechtsvorschriften der Republik Moldau verfügt oder
 - die effektive Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen nicht von der Republik Moldau ausgeübt und aufrecht erhalten wird oder
 - sofern nach Artikel 6 (Investitionen) nichts anderes bestimmt ist, das Luftfahrtunternehmen nicht direkt oder mehrheitlich im Eigentum und unter der effektiven Kontrolle der Republik Moldau und/oder ihrer Staatsangehörigen steht.
- (d) im Fall eines Luftfahrtunternehmens der Europäischen Union
- das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz nicht im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats hat, in dem die EU-Verträge gelten, oder über keine gültige Betriebsgenehmigung verfügt oder

- die effektive Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen nicht von dem für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberscheins zuständigen Mitgliedstaat ausgeübt und aufrecht erhalten wird oder die zuständige Behörde nicht eindeutig angegeben ist oder
 - sofern nach Artikel 6 (Investitionen) nichts anderes bestimmt ist, das Luftfahrtunternehmen nicht direkt oder mehrheitlich im Eigentum und unter der effektiven Kontrolle von Mitgliedstaaten und/oder Staatsangehörigen von Mitgliedstaaten oder von anderen in Anhang IV aufgeführten Staaten und/oder Staatsangehörigen dieser anderen Staaten steht;
- (e) das betreffende Luftfahrtunternehmen die in Artikel 7 (Einhaltung von Rechtsvorschriften) genannten Rechts- und Verwaltungsvorschriften nicht eingehalten hat oder
- (f) die Bestimmungen in Artikel 14 (Flugsicherheit) und Artikel 15 (Luftsicherheit) nicht eingehalten und angewendet werden oder
- (g) eine Partei die Feststellung nach Artikel 8 (Wettbewerbliches Umfeld) getroffen hat, dass die Bedingungen für ein wettbewerbliches Umfeld nicht erfüllt sind.
2. Sofern nicht sofortige Maßnahmen unerlässlich sind, um die weitere Nichteinhaltung von Absatz 1 Buchstabe c oder d zu verhindern, werden die in diesem Artikel festgelegten Rechte nur nach Konsultation der zuständigen Behörden der anderen Partei ausgeübt.
3. Keine Partei darf ihre in diesem Artikel festgelegten Rechte nutzen, um Genehmigungen oder Erlaubnisse eines Luftfahrtunternehmens einer Partei aus dem Grund zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken, dass das Mehrheitseigentum und/oder die effektive Kontrolle des Luftfahrtunternehmens bei einer oder mehreren Parteien des Übereinkommens über den gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraum oder deren Staatsangehörigen liegt, sofern durch die betreffende Partei oder Parteien des Übereinkommens über den gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraum Gegenseitigkeit gewährt wird und die betreffende Partei oder Parteien die Bedingungen des Übereinkommens über den gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraum anwenden.

ARTIKEL 6

Investitionen

4. Ungeachtet Artikel 3 (Genehmigungen) und Artikel 5 (Verweigerung, Widerruf, Aussetzung und Einschränkung von Genehmigungen) ist das Mehrheitseigentum an einem Luftfahrtunternehmen der Republik Moldau oder die effektive Kontrolle darüber durch Mitgliedstaaten und/oder deren Staatsangehörige erlaubt.
5. Ungeachtet Artikel 3 (Genehmigungen) und Artikel 5 (Verweigerung, Widerruf, Aussetzung und Einschränkung von Genehmigungen) ist das Mehrheitseigentum an einem Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union oder die effektive Kontrolle darüber durch die Republik Moldau und/oder deren Staatsangehörige nach vorherigem Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses, der nach Artikel 22 Absatz 2 (Gemeinsamer Ausschuss) eingesetzt wurde, erlaubt. In diesem Beschluss sind die Bedingungen anzugeben, die für

die Erbringung der vereinbarten Dienste im Rahmen dieses Abkommens und für Dienste zwischen Drittstaaten und den Parteien gelten. Die Bestimmungen von Artikel 22 Absatz 8 (Gemeinsamer Ausschuss) gelten für diese Art von Beschlüssen nicht.

ARTIKEL 7

Einhaltung von Rechtsvorschriften

1. Bei Flügen in das, in dem und aus dem Gebiet einer Partei sind die dort anwendbaren Rechtsvorschriften betreffend den Einflug in ihr Gebiet oder den Ausflug aus ihrem Gebiet der im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge oder betreffend den Betrieb und den Verkehr dieser Luftfahrzeuge von den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei zu beachten.
2. Bei Flügen in das, in dem und aus dem Gebiet einer Partei sind die für dieses Gebiet geltenden Rechtsvorschriften für den Einflug in das oder den Ausflug aus dem Gebiet von Fluggästen, Besatzungen oder Fracht von Luftfahrzeugen (einschließlich Vorschriften betreffend Einreise, Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne oder bei Postsendungen die hierfür geltenden Vorschriften) von diesen Fluggästen und Besatzungen — oder den in ihrem Namen handelnden Personen — sowie in Bezug auf die Fracht von Luftfahrtunternehmen der anderen Partei einzuhalten.

ARTIKEL 8

Wettbewerbliches Umfeld

1. Die Parteien bekräftigen, dass es ihr gemeinsames Ziel ist, ein Umfeld mit fairen Wettbewerbsbedingungen für die Erbringung von Luftverkehrsdienssten zu schaffen. Die Parteien erkennen an, dass ein lauterer Wettbewerb zwischen Luftfahrtunternehmen am ehesten möglich ist, wenn die Luftfahrtunternehmen auf einer vollständig marktwirtschaftlichen Grundlage betrieben und nicht subventioniert werden.
2. Im Anwendungsbereich dieses Abkommens ist unbeschadet besonderer Bestimmungen des Abkommens jegliche Diskriminierung auf Grund der Nationalität verboten.
3. Staatliche Beihilfen, die den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, indem sie bestimmte Unternehmen oder bestimmte Luftfahrzeugnisse oder –dienste bevorzugen, sind mit der ordnungsgemäßen Durchführung des Abkommens unvereinbar, insoweit sie den Handel zwischen den Parteien im Luftfahrtbereich beeinträchtigen können.
4. Praktiken, die diesem Artikel zuwiderlaufen, werden auf der Grundlage von Kriterien bewertet, die sich aus der Anwendung der in der Europäischen Union geltenden Wettbewerbsregeln ergeben, insbesondere aus Artikel 107 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und aus Auslegungsinstrumenten, die von den Organen der Europäischen Union erlassen wurden.
5. Stellt eine Partei fest, dass Bedingungen im Gebiet der anderen Partei bestehen, insbesondere aufgrund einer Subvention, die die fairen und einheitlichen

Wettbewerbschancen ihrer Luftfahrtunternehmen beeinträchtigen, kann sie ihre Beobachtungen der anderen Partei vorlegen. Sie kann ferner gemäß Artikel 22 (Gemeinsamer Ausschuss) eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beantragen. Die Konsultationen müssen innerhalb von 30 Tagen ab dem Eingang eines solchen Antrags aufgenommen werden. Wird innerhalb von 30 Tagen nach Aufnahme der Konsultationen keine zufriedenstellende Einigung erzielt, so berechtigt dies die Partei, die die Konsultationen beantragt hat, Maßnahmen zu treffen, um die Genehmigungen für die Luftfahrtunternehmen der anderen Partei im Einklang mit Artikel 5 (Verweigerung, Widerruf, Aussetzung oder Einschränkung von Genehmigungen) zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen oder mit geeigneten Auflagen zu versehen.

6. Die in Absatz 5 genannten Maßnahmen müssen zweckmäßig und verhältnismäßig sein und sich bezüglich Umfang und Dauer auf das unbedingt notwendige Maß beschränken. Sie dürfen nur auf die Luftfahrtunternehmen gerichtet sein, die durch eine Subvention oder die in diesem Artikel genannten Bedingungen begünstigt werden, und präjudizieren nicht das Recht der Parteien, Maßnahmen nach Artikel 24 (Schutzmaßnahmen) zu ergreifen.
7. Eine Partei kann sich nach Unterrichtung der anderen Partei an die zuständigen Behörden, einschließlich auf staatlicher, regionaler oder lokaler Ebene, im Gebiet der anderen Partei wenden, um Angelegenheiten, die Gegenstand dieses Artikels sind, zu erörtern.
8. Die Rechtsvorschriften der Parteien hinsichtlich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in den Gebieten der Parteien werden durch die Bestimmungen dieses Artikels nicht berührt.

ARTIKEL 9

Kommerzielle Möglichkeiten

Ausübung der Geschäftstätigkeit

1. Die Parteien teilen die Auffassung, dass Hindernisse für die Luftfahrtunternehmen bei der Ausübung ihrer Geschäftstätigkeit den Nutzeffekten, die durch dieses Abkommen erzielt werden sollen, im Wege stehen würden. Die Parteien verpflichten sich daher, einen effektiven und auf Gegenseitigkeit beruhenden Prozess zur Beseitigung von Hindernissen für die Geschäftstätigkeit der kommerziellen Unternehmen beider Parteien einzuleiten, wenn diese Hindernisse den kommerziellen Betrieb beeinträchtigen, zu Wettbewerbsverzerrungen führen oder die Entwicklung einheitlicher Rahmenbedingungen behindern könnten.
2. Der gemäß Artikel 22 eingesetzte Gemischte Ausschuss entwickelt ein Kooperationsverfahren im Zusammenhang mit der Ausübung der Geschäftstätigkeit und kommerziellen Möglichkeiten; er überwacht außerdem die Fortschritte bei der effektiven Beseitigung von Hindernissen für die Ausübung der Geschäftstätigkeit kommerzieller Betreiber und überprüft regelmäßig Entwicklungen, erforderlichenfalls einschließlich Veränderungen im Legislativ- und Regulierungsbereich. Gemäß Bestimmungen von Artikel 22 kann eine Partei eine Sitzung des Gemischten Ausschusses beantragen, um etwaige Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung dieses Artikels zu klären.

Vertretungen von Luftfahrtunternehmen

3. Die Luftfahrtunternehmen beider Parteien haben das Recht, im Gebiet der anderen Partei Büros zur Verkaufsförderung sowie zum Verkauf von Luftverkehrsleistungen und für damit zusammenhängende Tätigkeiten zu errichten, einschließlich des Rechts des Verkaufs und der Ausstellung von Flugscheinen und/oder Luftfrachtbrieften, sowohl eigener Flugscheine als auch/oder Luftfrachtbrieften anderer Luftfahrtunternehmen.
4. Die Luftfahrtunternehmen beider Parteien haben das Recht, in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften der jeweils anderen Partei betreffend Einreise, Aufenthalt und Beschäftigung ihr eigenes Führungs-, Verkaufs-, technisches, Betriebs- und sonstiges Fachpersonal, das zur Unterstützung bei der Erbringung von Luftverkehrsdiensten erforderlich ist, in das Gebiet der anderen Partei hineinzubringen und dort zu unterhalten. Dieser Personalbedarf kann nach Wahl der Luftfahrtunternehmen mit eigenen Mitarbeitern oder durch Inanspruchnahme der Dienste einer anderen Organisation oder Gesellschaft oder eines im Gebiet der anderen Partei tätigen Luftfahrtunternehmens gedeckt werden, die/das ermächtigt ist, diese Dienste im Gebiet der betreffenden Partei zu erbringen. Beide Parteien erleichtern und beschleunigen bei Bedarf die Genehmigung von Anträgen auf Arbeitserlaubnis für Mitarbeiter, die gemäß den Bestimmungen dieses Absatzes in den Niederlassungen beschäftigt werden sollen, einschließlich solcher Mitarbeiter, die bestimmte zeitweilige Aufgaben wahrnehmen, deren Dauer neunzig (90) Tage nicht übersteigt, in Übereinstimmung mit den einschlägigen geltenden Gesetzen und sonstigen Vorschriften.

Bodenabfertigung

5. a) Unbeschadet des folgenden Buchstaben b hat jedes Luftfahrtunternehmen im Hinblick auf die Bodenabfertigung im Gebiet der anderen Partei das Recht,
 - (i) seine eigene Bodenabfertigung durchzuführen („Selbstabfertigung“) oder nach Wahl
 - (ii) für die gesamte oder einen Teil der Bodenabfertigung eine Auswahl unter den im Wettbewerb stehenden Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten zu treffen, soweit diese Anbieter aufgrund der Rechtsvorschriften der betreffenden Partei Zugang zum Markt haben und auf dem Markt vertreten sind.
 - b) Bei folgenden Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten, d. h. Gepäckabfertigung, Vorfelddienste, Betankungsdienste, Fracht- und Postabfertigung im Hinblick auf die Beförderung von Fracht und Post zwischen dem Abfertigungsgebäude und dem Luftfahrzeug, können die unter Buchstabe a Nummer i) und ii) aufgeführten Rechte Beschränkungen im Einklang mit den im Gebiet der anderen Partei geltenden Rechtsvorschriften unterliegen. Wo aufgrund solcher Beschränkungen eine Selbstabfertigung ausgeschlossen ist und kein effektiver Wettbewerb zwischen Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten besteht, müssen alle derartigen Dienste allen Luftfahrtunternehmen auf gleicher Grundlage und in nichtdiskriminierender Weise zur Verfügung stehen.

Bodenabfertigung für Dritte

6. Jedes Bodenabfertigungsunternehmen, ob es sich um ein Luftfahrtunternehmen handelt oder nicht, ist bezüglich der Bodenabfertigung im Gebiet der anderen Partei berechtigt,

Bodenabfertigungsdienste für Luftfahrtunternehmen zu erbringen, die an demselben Flughafen tätig sind, wo dies zugelassen und mit den anwendbaren Rechtsvorschriften vereinbar ist.

Verkäufe, Ausgaben vor Ort und Zahlungsverkehr

7. Jedes Luftfahrtunternehmen einer Partei kann sich am Verkauf von Flugbeförderungsleistungen und damit zusammenhängenden Dienstleistungen im Gebiet der anderen Partei unmittelbar und/oder nach Ermessen des Luftfahrtunternehmens durch seine Agenten oder sonstige von dem Luftfahrtunternehmen ernannten Vermittler, über ein anderes Luftfahrtunternehmen oder über das Internet beteiligen. Jedes Luftfahrtunternehmen hat das Recht, derartige Beförderungsleistungen zu verkaufen, und jedermann steht es frei, derartige Beförderungsleistungen in der Währung des betreffenden Gebiets oder in frei konvertierbarer Währung entsprechend den örtlichen Währungsvorschriften zu kaufen.
8. Jedes Luftfahrtunternehmen hat das Recht, örtliche Einnahmen vom Gebiet der anderen Partei in frei konvertierbare Währungen zu konvertieren und nach seinem Land zu überweisen und auf Antrag, soweit dies nicht mit allgemein anwendbaren Rechtsvorschriften unvereinbar ist, nach dem Land oder den Ländern seiner Wahl. Die Konvertierung und die Überweisung sind ohne diesbezügliche Beschränkungen oder Besteuerung zu dem an dem Tag für Transaktionen und Überweisungen geltenden Wechselkurs, an dem das Luftfahrtunternehmen den Erstantrag auf Überweisung stellt, unverzüglich zu gestatten.
9. Den Luftfahrtunternehmen jeder Partei wird gestattet, örtliche Ausgaben, einschließlich für den Erwerb von Treibstoff, im Gebiet der anderen Partei in Landeswährung zu zahlen. Die Luftfahrtunternehmen jeder Partei können nach eigenem Ermessen derartige Ausgaben im Gebiet der anderen Partei entsprechend den dort geltenden Währungsvorschriften in frei konvertierbaren Währungen zahlen.

Kooperationsvereinbarungen

10. Für die Durchführung oder das Anbieten der unter das Abkommen fallenden Dienste kann jedes Luftfahrtunternehmen einer Partei Marketing-Kooperationsvereinbarungen, z. B. Blocked-Space- oder Code-Sharing-Vereinbarungen, treffen mit
 - a) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen der Parteien und
 - b) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen eines Drittstaats und
 - c) Beförderungsunternehmen des Land- oder Seeverkehrs,sofern
 - i) das durchführende Beförderungsunternehmen über die entsprechenden Verkehrsrechte verfügt und ii) die vermarktenden Beförderungsunternehmen über die entsprechende zugrundeliegende Streckengenehmigung verfügen und iii) die Vereinbarungen die Auflagen hinsichtlich Sicherheit und Wettbewerb erfüllen, die üblicherweise auf solche Vereinbarungen Anwendung finden. Beim

Verkauf von Personenbeförderungsdiensten im Rahmen des Code-Sharing ist der Käufer an der Verkaufsstelle oder auf jeden Fall vor dem Einsteigen darüber zu unterrichten, welcher Beförderungsanbieter die einzelnen Abschnitte der Beförderung durchführt.

11. a) Bei Personenbeförderungsdiensten werden Bodenbeförderungsanbieter nicht einzig mit der Begründung den Rechtsvorschriften für den Luftverkehr unterworfen, dass diese Bodenbeförderung von einem Luftfahrtunternehmen unter seinem Namen angeboten wird. Bodenbeförderungsanbieter können nach ihrem Ermessen Kooperationsvereinbarungen schließen. Bei Entscheidungen über eine spezifische Vereinbarung können Bodenbeförderungsanbieter unter anderem Verbraucherinteressen sowie technische, wirtschaftliche, räumliche und kapazitätsbezogene Sachzwänge in ihre Erwägungen einbeziehen.
- b) Ungeachtet sonstiger Bestimmungen dieses Abkommens dürfen Luftfahrtunternehmen und indirekte Anbieter von Frachtbeförderungen der Parteien ohne Einschränkung in Verbindung mit dem Luftverkehr jede Bodenbeförderung von Fracht nach oder von beliebigen Punkten in den Gebieten der Republik Moldau und der Europäischen Union oder in Drittländern einsetzen, einschließlich der Beförderung nach und von allen Flughäfen mit Zolleinrichtungen und gegebenenfalls einschließlich des Rechts, Fracht unter Zollverschluss unter Beachtung der anwendbaren Rechtsvorschriften zu befördern. Diese Fracht hat ungeachtet der Tatsache, ob sie auf dem Boden- oder Luftweg befördert wird, Zugang zur Abfertigung durch die Zollbehörden und zu Zolleinrichtungen am Flughafen. Die Luftfahrtunternehmen können wählen, ob sie den Landverkehr selbst durchführen oder ob sie ihn im Rahmen von Vereinbarungen mit anderen Landverkehrsträgern durchführen lassen, einschließlich der Beförderung auf dem Landweg durch andere Luftfahrtunternehmen und durch indirekte Anbieter von Luftfrachtverkehr. Derartige verkehrsträgerübergreifenden Frachtdienste können zu einem einzigen durchgehenden Preis, der für die Beförderung in der Luft und auf dem Boden gemeinsam gilt, angeboten werden, sofern die Versender über die Umstände einer solchen Beförderung nicht irregeführt werden.

Leasing

12. Die Luftfahrtunternehmen jeder Partei dürfen die vereinbarten Flugdienste mit Luftfahrzeugen und Besatzungen erbringen, die von beliebigen Luftfahrtunternehmen, einschließlich solcher aus Drittstaaten, geleast sind, sofern alle daran Beteiligten die Bedingungen erfüllen, die nach den üblicherweise von den Parteien auf solche Vorkehrungen angewendeten Rechtsvorschriften vorgeschrieben sind.
- (a) Keine Partei darf vorschreiben, dass die Luftfahrtunternehmen, die ihre Luftfahrzeuge im Leasing überlassen, über Verkehrsrechte nach diesem Abkommen verfügen müssen.
- (b) Das Leasing mit Besatzung (Wet-Lease) eines Luftfahrzeugs eines Drittstaatsunternehmens durch ein Luftfahrtunternehmen der Republik Moldau oder eines Luftfahrzeugs eines Unternehmens aus einem anderen Drittstaat als den in Anhang IV genannten Staaten durch ein Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union zur Wahrnehmung der in diesem Abkommen vorgesehenen Rechte muss die Ausnahme bleiben oder zur Deckung eines befristeten Bedarfs dienen. Eine solche Maßnahme bedarf

der vorherigen Genehmigung durch die Genehmigungsbehörde des anmietenden Luftfahrtunternehmens sowie durch die zuständige Behörde der anderen Partei.

Franchise- und Branding-Vereinbarungen

13. Die Luftfahrtunternehmen der Parteien haben das Recht, Franchise- und Marken- („Branding-“)Vereinbarungen mit Gesellschaften, einschließlich der Luftfahrtunternehmen der Parteien oder aus Drittstaaten, zu schließen, vorausgesetzt, dass die Luftfahrtunternehmen über die entsprechende Genehmigung verfügen und die Anforderungen erfüllen, die nach den von den Parteien üblicherweise auf solche Vereinbarungen angewandten Rechtsvorschriften gelten, insbesondere Vorschriften zur Angabe des Luftfahrtunternehmens, das den Dienst durchführt.

ARTIKEL 10

Zölle und Steuern

1. Bei Ankunft im Gebiet einer Partei bleiben Luftfahrzeuge, die von den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei im internationalen Luftverkehr eingesetzt werden, ihre üblichen Ausrüstungsgegenstände, Treibstoffe, Schmieröle, technische Verbrauchsgüter, ihr Bodengerät, Ersatzteile (einschließlich Motoren), Bordvorräte (insbesondere, jedoch nicht ausschließlich, Gegenstände wie Nahrungsmittel, Getränke und alkoholische Getränke, Tabak und in begrenzten Mengen zum Verkauf an Fluggäste oder zum Verbrauch durch diese während des Fluges bestimmte sonstige Güter) und andere ausschließlich zur Verwendung im Zusammenhang mit dem Betrieb oder der Versorgung ihrer im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmte Gegenstände auf der Grundlage der Gegenseitigkeit gemäß den anwendbaren Rechtsvorschriften frei von allen Einfuhrbeschränkungen, Vermögenssteuern und -abgaben, Zöllen, Verbrauchsteuern und ähnlichen Gebühren und Abgaben, die a) durch die innerstaatlichen oder lokalen Behörden oder die Europäische Union erhoben werden und b) nicht auf den Kosten für geleistete Dienste beruhen, sofern diese Ausrüstungsgegenstände und Vorräte an Bord des Luftfahrzeugs verbleiben.
2. Außerdem werden auf der Grundlage der Gegenseitigkeit gemäß den anwendbaren Rechtsvorschriften von den in Absatz 1 genannten Steuern, Abgaben, Zöllen, Gebühren und sonstigen Abgaben außer den auf den Kosten für geleistete Dienste beruhenden Gebühren befreit:
 - (a) Bordvorräte, die in das Gebiet einer Partei eingeführt oder dort geliefert werden und innerhalb angemessener Grenzen zur Verwendung in abgehenden, im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen eines Luftfahrtunternehmens der anderen Partei an Bord genommen werden, selbst wenn diese Vorräte auf dem Teil des Fluges über dem besagten Gebiet verbraucht werden,
 - (b) Bodengerät und Ersatzteile (einschließlich Motoren), die in das Gebiet einer Partei zur Versorgung, Wartung oder Reparatur eines im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugs eines Luftfahrtunternehmens der anderen Partei eingeführt werden,
 - (c) Treibstoff, Schmierstoffe und technische Verbrauchsgüter, die zur Verwendung in oder an einem im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeug eines Luftfahrtunternehmens der anderen Partei in das Gebiet einer Partei eingeführt oder dort geliefert werden, selbst wenn sie auf dem Teil des Fluges über dem besagten Gebiet verbraucht werden sollen,
 - (d) Druckerzeugnisse entsprechend den Zollvorschriften der jeweiligen Partei, die in das Gebiet einer Partei eingeführt oder dort geliefert werden und zur Verwendung in abgehenden, im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen eines Luftfahrtunternehmens der anderen Partei an Bord genommen werden, selbst wenn diese Erzeugnisse auf dem Teil des Fluges über dem besagten Gebiet verwendet werden sollen, und

- (e) Ausrüstungen für die Flug- und Luftsicherheit zum Einsatz an Flughäfen oder in Frachtabfertigungsterminals.
- 3. Ungeachtet anderer entgegenstehender Bestimmungen hindert dieses Abkommen keine Partei daran, in diskriminierungsfreier Weise Steuern, Abgaben, Zölle oder Gebühren auf Treibstoffe zu erheben, die in ihrem Gebiet für den Verbrauch durch ein Luftfahrzeug eines Luftfahrtunternehmens, das zwischen zwei Orten in seinem Gebiet eingesetzt wird, geliefert werden.
- 4. Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Ausrustungsgegenstände und Vorräte können Vorschriften unterliegen, wonach sie unter der Überwachung oder Kontrolle der zuständigen Behörden gehalten werden müssen und nicht ohne Zahlung der betreffenden Zollabgaben und Steuern überlassen werden dürfen.
- 5. Die in diesem Artikel vorgesehenen Befreiungen werden auch gewährt, wenn die Luftfahrtunternehmen einer Partei mit einem anderen Luftfahrtunternehmen, dem von der anderen Partei ebenfalls derartige Befreiungen gewährt werden, einen Vertrag über die Ausleihe oder Überlassung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Gegenstände im Gebiet der anderen Partei geschlossen hat.
- 6. Dieses Abkommen hindert die Parteien nicht daran, Steuern, Abgaben, Zölle oder Gebühren auf Güter zu erheben, die zu anderen Zwecken als dem Verbrauch an Bord an Fluggäste auf dem Abschnitt eines Luftverkehrsdienstes zwischen zwei Punkten innerhalb ihres Gebiets verkauft werden, an denen Ein- oder Aussteigen zulässig ist.
- 7. Gepäck und Fracht in direktem Transit durch das Gebiet einer Partei sind von Steuern, Abgaben, Zöllen, Gebühren und ähnlichen Abgaben befreit, die nicht auf den Kosten für geleistete Dienste beruhen.
- 8. Die Bordausrustung sowie die Materialien und Vorräte, die üblicherweise an Bord des Luftfahrzeugs eines Luftfahrtunternehmens einer Partei behalten werden, dürfen auf dem Gebiet der anderen Partei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieses Gebiets ausgeladen werden. In diesem Fall können sie bis zu ihrer Wiederausfuhr oder bis anderweitig über sie verfügt wird im Einklang mit den Zollbestimmungen der Aufsicht dieser Behörden unterstellt werden.
- 9. Die Bestimmungen dieses Abkommens berühren nicht den Bereich der Mehrwertsteuer, ausgenommen Einfuhrumsatzsteuern. Die in den zum betreffenden Zeitpunkt in Kraft befindlichen jeweiligen Abkommen zwischen einem Mitgliedstaat und der Republik Moldau enthaltenen Bestimmungen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung von Einkommen und Kapital werden von diesem Abkommen nicht berührt.

ARTIKEL 11

Gebühren für die Nutzung von Flughäfen, Einrichtungen und Diensten

- 1. Jede Partei gewährleistet, dass die Benutzungsgebühren, die ihre für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen von den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei für die Nutzung von Flugnavigations- und Flugverkehrskontrolldiensten,

von Flughafen- und Luftsicherheitseinrichtungen und -diensten erheben können, gerecht, angemessen, nicht ungerechtfertigt diskriminierend und gleichmäßig auf die Benutzerkategorien verteilt sind. Unbeschadet Artikel 16 Absatz 1 (Flugverkehrsmanagement) können diese Gebühren sich nach den Vollkosten der für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen für die Bereitstellung angemessener Flughafen- und Luftsicherheitseinrichtungen und -dienste auf dem Flughafen oder innerhalb des Flughafensystems richten, dürfen diese aber nicht überschreiten. Diese Gebühren können eine angemessene Kapitalrendite nach Abschreibung enthalten. Einrichtungen und Dienste, für die diese Benutzungsgebühren erhoben werden, werden effizient und wirtschaftlich bereitgestellt. In jedem Fall dürfen die Bedingungen für die Festlegung dieser Gebühren für die Luftfahrtunternehmen der anderen Partei nicht ungünstiger sein als die günstigsten Bedingungen, die einem anderen Luftfahrtunternehmen zum Zeitpunkt der Festlegung der Gebühren gewährt werden.

2. Jede Partei schreibt Konsultationen vor zwischen den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen in ihrem Gebiet und den Luftfahrtunternehmen und/oder ihren Vertretungsorganen, welche die Dienste und Einrichtungen benutzen, und gewährleistet, dass die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen und die Luftfahrtunternehmen oder ihre Vertretungsorgane die Informationen austauschen, die zu einer genauen Überprüfung der Angemessenheit der Gebühren im Einklang mit den Grundsätzen in den Absätzen 1 und 2 erforderlich sind. Jede Partei gewährleistet, dass die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen die Nutzer innerhalb einer angemessenen Frist über Vorschläge zur Änderung der Nutzungsgebühren unterrichten, um diesen Behörden die Möglichkeit zu geben, die von den Nutzern geäußerten Meinungen zu berücksichtigen, bevor Änderungen vorgenommen werden.
3. In Streitbeilegungsverfahren nach Artikel 23 (Streitbeilegung und Schiedsverfahren) wird von keiner Partei angenommen, dass sie gegen eine Bestimmung dieses Artikels verstößen hat, es sei denn,
 - (a) sie unterlässt es, innerhalb eines angemessenen Zeitraums eine Überprüfung der Gebühr oder Praxis vorzunehmen, auf die sich die Beschwerde der anderen Partei bezieht, oder oder
 - (b) es nach einer solchen Überprüfung unterlässt, alle ihr zur Verfügung stehenden Maßnahmen zu ergreifen, um eine Gebühr oder Praktiken zu ändern, die mit diesem Artikel unvereinbar sind.

ARTIKEL 12

Zinsfestsetzung

1. Die Parteien erlauben den Luftfahrtunternehmen die freie Preisbildung auf der Grundlage eines freien und lauteren Wettbewerbs.
2. Sie schreiben keine Anmeldung oder Mitteilung der Preise vor.

3. Die zuständigen Behörden können untereinander neben anderen Fragen beispielsweise erörtern, ob Preise ungerechtfertigt, unangemessen, diskriminierend oder subventioniert sind.

ARTIKEL 13

Statistik

1. Die Parteien übermitteln einander die aufgrund der nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften notwendigen Statistiken sowie auf Wunsch andere vorliegende statistische Informationen, die nach vernünftigem Ermessen zur Überprüfung des Luftverkehrsbetriebs angefordert werden können.
2. Die Parteien arbeiten im Rahmen des Gemeinsamen Ausschusses gemäß Artikel 22 (Gemeinsamer Ausschuss) zusammen, um den Austausch statistischer Informationen untereinander zum Zwecke der Beobachtung der Entwicklung von Luftverkehrsdienssten im Rahmen dieses Abkommens zu erleichtern.

TITEL II
REGULIERUNGSZUSAMMENARBEIT
ARTIKEL 14
Flugsicherheit

1. Vorbehaltlich der Übergangsbestimmungen in Anhang II handeln die Parteien im Einklang mit den Rechtsvorschriften für die Flugsicherheit, die in Teil C von Anhang III aufgeführt sind, wobei die nachstehenden Bedingungen gelten.
 2. Die Parteien arbeiten zusammen, um die Umsetzung der in Absatz 1 genannten Rechtsvorschriften durch die Republik Moldau zu gewährleisten. Zu diesem Zweck wird die Republik Moldau ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Abkommens als Beobachter in die Arbeit der Europäischen Agentur für Flugsicherheit einbezogen.
 - (a) Der schrittweise Übergang der Republik Moldau zur vollständigen Anwendung der in Anhang III Teil C aufgeführten Rechtsvorschriften wird regelmäßigen Bewertungen unterzogen. Die Bewertungen werden von der Europäischen Union in Zusammenarbeit mit der Republik Moldau vorgenommen. Wenn sich die Republik Moldau vergewissert hat, dass die in Anhang III Teil C aufgeführten Rechtsvorschriften vollständig angewendet werden, teilt sie der Europäischen Union mit, dass eine Bewertung vorgenommen werden sollte.
 - (b) Wenn die Republik Moldau die in Anhang III Teil C aufgeführten Rechtsvorschriften vollständig umgesetzt hat, legt der nach Artikel 22 eingerichtete Gemeinsame Ausschuss den genauen Status und die Bedingungen für die über den oben genannten Beobachterstatus hinausgehende Beteiligung der Republik Moldau an der Europäischen Agentur für Flugsicherheit fest.
 3. Die Parteien stellen sicher, dass Luftfahrzeuge, die bei einer Partei registriert sind, bei Verdacht auf Verstoß gegen nach dem ICAO-Abkommen erlassene internationale Flugsicherheitsstandards bei der Landung auf Flughäfen der anderen Partei, die dem internationalen Luftverkehr im Gebiet der anderen Partei offen stehen, Vorfeldinspektionen an Bord und außen am Luftfahrzeug durch die zuständigen Behörden dieser anderen Partei unterzogen werden, um sowohl die Gültigkeit der Luftfahrzeugdokumente und der Dokumente der Besatzung als auch den augenscheinlichen Zustand des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung zu prüfen.
 4. Die zuständigen Behörden einer Partei können jederzeit Konsultationen über die von der anderen Partei eingehaltenen Sicherheitsstandards verlangen.
 5. Die zuständigen Behörden einer Partei ergreifen unverzüglich alle angemessenen Maßnahmen, wenn sie feststellen, dass ein Luftfahrzeug, ein Erzeugnis oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs möglicherweise

- (a) die nach dem ICAO-Abkommen oder den in Teil C von Anhang III aufgeführten Rechtsvorschriften – je nachdem, welches zutreffend ist – festgelegten Rechtsvorschriften nicht erfüllt,
 - (b) Anlass zu ernsten Bedenken aufgrund einer Inspektion im Sinne von Absatz 3 geben, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht die nach dem ICAO-Abkommen oder den in Teil C von Anhang III aufgeführten Rechtsvorschriften, je nachdem, welches zutreffend ist, festgelegten Mindeststandards erfüllt, oder
 - (c) Anlass zu ernsten Bedenken gibt, dass Mindeststandards, die nach dem ICAO-Abkommen oder den in Teil C von Anhang III aufgeführten Rechtsvorschriften, je nachdem, welches zutreffend ist, festgelegt wurden, nicht wirksam aufrechterhalten und verwaltet werden.
6. Ergreifen die zuständigen Behörden einer Partei Maßnahmen nach Absatz 5, unterrichten sie unverzüglich die zuständigen Behörden der anderen Partei davon und begründen ihre Maßnahmen.
 7. Werden Maßnahmen in Anwendung von Absatz 5 nicht aufgehoben, obwohl die Grundlage für ihr Ergreifen entfallen ist, kann jede Partei die Angelegenheit dem Gemeinsamen Ausschuss vorlegen.

ARTIKEL 15

Luftsicherheit

1. Vorbehaltlich der Übergangsbestimmungen in Anhang II handeln die Parteien im Einklang mit den Rechtsvorschriften der Europäischen Union für die Luftsicherheit, die in Teil D von Anhang III aufgeführt sind, wobei die nachstehenden Bedingungen gelten.
2. Die Republik Moldau kann im Einklang mit den in Anhang III aufgeführten einschlägigen Rechtsvorschriften der Europäischen Union für die Luftsicherheit einer Inspektion durch die Europäische Kommission unterzogen werden. Die Parteien schaffen die notwendigen Verfahren für den Austausch von Informationen über die Ergebnisse solcher Luftsicherheitsinspektionen.
3. Da die Gewährleistung der Sicherheit ziviler Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen eine Grundvoraussetzung für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs ist, bekräftigen die Parteien ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu gewährleisten, insbesondere ihre Verpflichtungen aufgrund des ICAO-Abkommens, des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, das am 14. September 1963 in Tokio unterzeichnet wurde, des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, das am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichnet wurde, des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, das am 23. September 1971 in Montreal unterzeichnet wurde, des Protokolls zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, das am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichnet wurde, und des Übereinkommens über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zweck des Aufspürens, das am 1. März 1991 in Montreal unterzeichnet wurde, soweit beide Parteien diesen Übereinkünften beigetreten sind, sowie aufgrund aller sonstigen Übereinkünfte und Protokolle im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt, denen beide Parteien beigetreten sind.
4. Die Parteien gewähren einander auf Verlangen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge und sonstige widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie alle sonstigen Bedrohungen der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.
5. Die Parteien handeln in ihren beiderseitigen Beziehungen entsprechend den Richtlinien zur Luftsicherheit und, soweit sie von ihnen angewandt werden, den Empfehlungen, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) festgelegt und dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt als Anhänge hinzugefügt wurden, soweit diese Sicherheitsbestimmungen auf die Parteien anwendbar sind. Beide Parteien schreiben vor, dass die Halter von in ihren Registern eingetragenen Luftfahrzeugen sowie die Halter von Luftfahrzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Gebiet haben, und die Betreiber von Flughäfen in ihrem Gebiet entsprechend diesen Luftsicherheitsbestimmungen handeln.

6. Jede Partei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet effektive Maßnahmen zum Schutz der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen, unter anderem durch die Durchsuchung von Fluggästen und ihres Handgepäcks, die Durchsuchung von aufgegebenem Gepäck, Sicherheitskontrollen der Fracht und Post vor dem Einsteigen bzw. Einladen in das Luftfahrzeug und durch Sicherheitskontrollen für Bordvorräte und Flughafenlieferungen sowie die Kontrolle des Zugangs zur Luftseite und zu Sicherheitsbereichen ergriffen werden. Diese Maßnahmen werden angepasst, um stärkeren Bedrohungen zu begegnen. Die Parteien vereinbaren, dass ihre Luftfahrtunternehmen verpflichtet werden können, die in Absatz 5 genannten Sicherheitsbestimmungen der jeweils anderen Partei für den Einflug in das, den Ausflug aus dem und den Aufenthalt in dem Gebiet der jeweils anderen Partei einzuhalten.
7. Jede Partei sagt außerdem eine wohlwollende Prüfung jedes Ersuchens der anderen Partei zu, angemessene Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung zu ergreifen. Außer bei Notfällen, in denen dies nicht in angemessener Weise möglich ist, unterrichtet jede Partei die andere Partei im Voraus über besondere Sicherheitsmaßnahmen, deren Einführung sie beabsichtigt und die wesentliche finanzielle oder betriebliche Auswirkungen auf die nach diesem Abkommen erbrachten Luftverkehrsdiensste haben könnten. Jede Partei kann gemäß Artikel 22 (Gemeinsamer Ausschuss) eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses verlangen, um solche Sicherheitsmaßnahmen zu erörtern.
8. Bei tatsächlichem Eintreten oder Drohen einer widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen oder von sonstigen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit von Luftfahrzeugen, Fluggästen, Besatzungen, Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen unterstützen die Parteien einander durch Erleichterung der Kommunikation und sonstige geeignete Maßnahmen, die der schnellen und sicheren Beendigung eines solchen Zwischenfalls oder der Bedrohung dienen.
9. Jede Partei ergreift alle nach ihrem Erachten praktikablen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass ein Luftfahrzeug, das widerrechtlich in Besitz genommen wurde oder gegen das eine sonstige widerrechtliche Handlung verübt wurde, und das sich in ihrem Gebiet am Boden befindet, am Boden festgehalten wird, sofern ein Weiterflug nicht wegen der alles andere überragenden Pflicht zum Schutz von Menschenleben erforderlich ist. Wann immer dies praktikabel ist, sind solche Maßnahmen auf der Grundlage gegenseitiger Konsultationen zu treffen.
10. Hat eine Partei berechtigten Grund zu der Annahme, dass die andere Partei von den Luftsicherheitsbestimmungen dieses Artikels abweicht, beantragt diese Partei sofortige Konsultationen mit der anderen Partei.
11. Unbeschadet Artikel 5 (Verweigerung, Widerruf, Aussetzung oder Einschränkung von Genehmigungen) stellt die Tatsache, dass innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Eingang eines solchen Antrags keine zufriedenstellende Einigung erzielt werden konnte, einen Grund dafür dar, die Betriebsgenehmigung von Luftfahrtunternehmen der anderen Partei zu verweigern, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen.

12. Wenn eine unmittelbare und außergewöhnliche Notlage dies erfordert, kann eine Partei vor Ablauf von fünfzehn (15) Tagen vorläufige Maßnahmen treffen.
13. Die nach Absatz 11 getroffenen Maßnahmen werden eingestellt, wenn die andere Partei den Bestimmungen dieses Artikels umfassend nachkommt.

ARTIKEL 16

Flugverkehrsmanagement (ATM)

1. Vorbehaltlich der Übergangsbestimmungen in Anhang II handeln die Parteien im Einklang mit den Rechtsvorschriften, die in Teil B von Anhang III aufgeführt sind, wobei die nachstehenden Bedingungen gelten.
2. Die Parteien arbeiten im Bereich des Flugverkehrsmanagements im Hinblick auf die Ausweitung des einheitlichen europäischen Luftraums auf die Republik Moldau zusammen, um die derzeitigen Sicherheitsstandards und die Gesamteffizienz des allgemeinen Flugsicherungsbetriebs in Europa zu steigern, die Flugsicherungskapazität zu optimieren, Verspätungen zu minimieren und die Umwelteffizienz zu erhöhen. Zu diesem Zweck wird die Republik Moldau ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Abkommens als Beobachter in den Ausschuss für den einheitlichen Luftraum einbezogen. Der Gemeinsame Ausschuss ist für die Beobachtung und Erleichterung der Zusammenarbeit im Bereich des Flugverkehrsmanagements zuständig.
3. Um die Anwendung der Rechtsvorschriften für den einheitlichen europäischen Luftraum in ihren Gebieten zu erleichtern,
 - (a) trifft die Republik Moldau die erforderlichen Maßnahmen, um seine institutionellen Strukturen für das Flugverkehrsmanagement an den einheitlichen europäischen Luftraum anzupassen, insbesondere durch Einrichtung einschlägiger nationaler Aufsichtsbehörden, die zumindest funktionell unabhängig von Flugsicherungsdienstleistern sind, und
 - (b) assoziiert die Europäische Union die Republik Moldau bei den einschlägigen operationellen Initiativen in den Bereichen Flugnavigationsdienste, Luftraum und Interoperabilität, die sich aus dem einheitlichen europäischen Luftraum ergeben, insbesondere durch frühzeitige Einbeziehung der Bemühungen der Republik Moldau bei der Schaffung funktionaler Luftraumblöcke oder durch angemessene Koordinierung bei SESAR.

ARTIKEL 17

Umwelt

1. Die Parteien erkennen die Bedeutung des Umweltschutzes bei der Entwicklung und Durchführung der Luftfahrtpolitik an. Die Parteien erkennen an, dass ein wirksames globales, regionales, nationales und/oder lokales Handeln erforderlich ist, um die Umweltauswirkungen der Zivilluftfahrt zu minimieren.
2. Vorbehaltlich der Übergangsbestimmungen in Anhang II handeln die Parteien im Einklang mit den Rechtsvorschriften für den Luftfahrtbereich, die in Teil E von Anhang III aufgeführt sind.
3. Die Parteien würdigen die Bedeutung der Zusammenarbeit, um im Rahmen multilateraler Gespräche den Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt Rechnung zu tragen und

zu gewährleisten, dass Maßnahmen zur Minderung nachteiliger Auswirkungen mit den Zielen dieses Abkommens vollständig zu vereinbaren sind.

4. Dieses Abkommen schränkt in keiner Weise das Recht der zuständigen Behörden einer Partei ein, angemessene Maßnahmen zu ergreifen, um die Umweltauswirkungen des durchgeführten Luftverkehrs zu verhindern oder anderweitig gegen sie vorzugehen, soweit diese Maßnahmen gänzlich mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten im Einklang stehen und ohne Ansehen der Nationalität angewandt werden.

ARTIKEL 18

Verbraucherschutz

Vorbehaltlich der Übergangsbestimmungen in Anhang II handeln die Parteien im Einklang mit den Rechtsvorschriften für den Luftfahrtbereich, die in Teil G von Anhang III aufgeführt sind.

ARTIKEL 19

Computergesteuerte Buchungssysteme

Vorbehaltlich der Übergangsbestimmungen in Anhang II handeln die Parteien im Einklang mit den Rechtsvorschriften für den Luftfahrtbereich, die in Teil H von Anhang III aufgeführt sind.

ARTIKEL 20

Soziale Aspekte

Vorbehaltlich der Übergangsbestimmungen in Anhang II handeln die Parteien im Einklang mit den Rechtsvorschriften für den Luftfahrtbereich, die in Teil F von Anhang III aufgeführt sind.

TITEL III
INSTITUTIONELLE BESTIMMUNGEN
ARTIKEL 21

Auslegung und Durchsetzung

1. Die Parteien treffen alle geeigneten Maßnahmen allgemeiner oder besonderer Art, um für die Erfüllung der sich aus diesem Abkommen ergebenden Verpflichtungen Sorge zu tragen, und enthalten sich aller Maßnahmen, die die Erreichung der mit diesem Abkommen verfolgten Ziele gefährden könnten.
2. Jede Partei ist für eine ordnungsgemäße Durchsetzung dieses Abkommens in ihrem Gebiet verantwortlich, insbesondere in Bezug auf die in Anhang III aufgeführten Verordnungen und Richtlinien.
3. Jede Partei stellt der anderen Partei bei Untersuchungen zu möglichen Verstößen gegen Bestimmungen dieses Abkommens, die diese Partei im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten gemäß diesem Abkommen durchführt, alle notwendigen Informationen zur Verfügung und leistet ihr die erforderliche Unterstützung.
4. Handelt eine Partei im Rahmen der ihr durch das Abkommen übertragenen Befugnisse in Angelegenheiten, die wesentliche Interessen der anderen Partei berühren und die Behörden oder Unternehmen dieser Partei betreffen, so werden die Behörden der anderen Partei umfassend unterrichtet und erhalten Gelegenheit zur Stellungnahme, bevor eine endgültige Entscheidung getroffen wird.
5. Soweit die Bestimmungen dieses Abkommens und die Bestimmungen der in Anhang III aufgeführten Rechtsakte im Wesentlichen mit den entsprechenden Regeln der EU-Verträge und den in Anwendung des EU-Verträge erlassenen Rechtsvorschriften übereinstimmen, sind die Bestimmungen hinsichtlich ihrer Umsetzung und Anwendung in Übereinstimmung mit den einschlägigen Urteilen, Beschlüssen und Entscheidungen des Gerichtshofs und der Europäischen Kommission auszulegen.

ARTIKEL 22

Gemischter Ausschuss

1. Hiermit wird ein Gemeinsamer Ausschuss aus Vertretern der Parteien (nachstehend: der „Gemeinsame Ausschuss“) eingesetzt, der für die Verwaltung dieses Abkommens zuständig ist und seine ordnungsgemäße Anwendung gewährleistet. Zu diesem Zweck spricht er Empfehlungen aus und fasst in den in diesem Abkommen vorgesehenen Fällen Beschlüsse.
2. Die Beschlüsse des Gemeinsamen Ausschusses werden einstimmig gefasst und sind für die Parteien bindend. Sie werden von den Parteien gemäß ihren eigenen Vorschriften umgesetzt.

3. Der Gemeinsame Ausschuss gibt sich durch Beschluss eine Geschäftsordnung.
4. Der Gemischte Ausschuss tritt bei Bedarf zusammen. Jede Partei kann die Einberufung einer Sitzung beantragen.
5. Eine Partei kann auch eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beantragen, um Lösungen für Fragen im Zusammenhang mit der Auslegung und Anwendung dieses Abkommens zu finden. Diese Sitzung des Ausschusses muss so bald wie möglich stattfinden, spätestens jedoch zwei Monate nach Eingang des Antrags, soweit von den Parteien nicht anders beschlossen.
6. Zur ordnungsgemäßen Durchführung dieses Abkommens tauschen die Parteien Informationen aus und halten auf Antrag einer Partei Konsultationen im Gemeinsamen Ausschuss ab.
7. Wenn eine Partei der Auffassung ist, dass ein Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses von der anderen Partei nicht ordnungsgemäß umgesetzt wird, kann sie beantragen, dass diese Frage im Gemeinsamen Ausschuss erörtert wird. Gelangt der Gemeinsame Ausschuss nicht binnen zwei Monaten nach seiner Befassung zu einer Lösung, kann die beantragende Partei angemessene Schutzmaßnahmen gemäß Artikel 24 (Schutzmaßnahmen) treffen.
8. Unbeschadet Absatz 2 können die Parteien, wenn der Gemeinsame Ausschuss in einer ihm vorgelegten Frage nicht binnen sechs Monaten nach seiner Befassung zu einem Beschluss gelangt ist, vorübergehend angemessene Schutzmaßnahmen gemäß Artikel 24 (Schutzmaßnahmen) treffen.
9. Im Einklang mit Artikel 6 (Investitionen) prüft der Gemeinsame Ausschuss Fragen im Zusammenhang mit bilateralen Investitionen im Hinblick auf eine Mehrheitsbeteiligung oder Veränderungen in Bezug auf die wirksame Kontrolle von Luftfahrtunternehmen der Parteien.
10. Im Einklang mit Artikel 14 (Flugsicherheit) überwacht der Gemeinsame Ausschuss die Streichung von Luftfahrzeugen aus dem Luftfahrzeugregister, die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung in der Republik Moldau eingetragen sind und den im Rahmen des ICAO-Abkommens festgelegten internationalen Flugsicherheitsnormen nicht entsprechen. Der Gemeinsame Ausschuss überwacht auch die während der in Anhang II beschriebenen Übergangsphase erfolgende schrittweise Außerdienststellung von Luftfahrzeugen, die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens in der Republik Moldau eingetragen sind und von Betreibern unter der Regulierungskontrolle der Republik Moldau eingesetzt werden und nicht über eine Musterzulassung verfügen, die den in Anhang III Teil C aufgeführten einschlägigen EU-Rechtsvorschriften entspricht, um eine schrittweise Verringerung der Zahl der Luftfahrzeuge zu vereinbaren, auf die in Anhang II Absatz 7 Bezug genommen wird.
11. Der Gemeinsame Ausschuss fördert außerdem die Zusammenarbeit durch folgende Maßnahmen:

- (a) Überprüfung der Marktbedingungen für die Luftverkehrsdienste im Rahmen dieses Abkommens,
- (b) Erörterung und möglichst effektive Lösung von Problemen bei der Ausübung der Geschäftstätigkeit, die unter anderem den Marktzugang und den reibungslosen Betrieb der Dienste im Rahmen dieses Abkommens als Instrument für die Gewährleistung einheitlicher Rahmenbedingungen, der Konvergenz im Regulierungsbereich und der Minimierung des Regulierungsaufwandes für kommerzielle Betreiber behindern könnten,
- (c) Unterstützung des Austauschs von Sachverständigen bei neuen Initiativen und Entwicklungen im Bereich Rechtsetzung und Regulierung, einschließlich der Bereiche Flug- und Luftsicherheit, Umwelt, Luftfahrtinfrastruktur (einschließlich Zeitnischen), Wettbewerbsumfeld und Verbraucherschutz,
- (d) Beobachtung der sozialen Auswirkungen des Abkommens bei seiner derzeitigen Anwendung, insbesondere im Bereich der Beschäftigung, sowie Entwicklung geeigneter Lösungen bei berechtigten Bedenken,
- (e) Überlegungen zu potenziellen Bereichen für eine Weiterentwicklung des Abkommens, einschließlich Empfehlungen für Änderungen des Abkommens,
- (f) einvernehmliche Einigung über Vorschläge, Konzepte oder Dokumente verfahrenstechnischer Art, die unmittelbar mit dem Funktionieren des Abkommens im Zusammenhang stehen,
- (g) Inbetrachtziehen und Ausbau einer technischen Hilfestellung in den vom Abkommen erfassten Bereichen und
- (h) Förderung der Zusammenarbeit in einschlägigen internationalen Foren.

ARTIKEL 23

Streitbeilegung und Schiedsverfahren

1. Bei Streitigkeiten zwischen den Parteien in Bezug auf die Anwendung dieses Abkommens bemühen sich die Parteien zunächst um deren Beilegung durch förmliche Konsultationen im Gemeinsamen Ausschuss gemäß Artikel 22 (Gemeinsamer Ausschuss) Absatz 5.
2. Kann eine Streitigkeit bezüglich der Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens nicht gemäß Absatz 1 beigelegt werden, wird sie auf Ersuchen einer der Parteien nach dem folgenden Verfahren an ein Schiedsgremium aus drei Schiedsrichtern verwiesen:
 - (a) Jede Partei ernennt innerhalb von sechzig (60) Tagen nach Eingang der von der anderen Partei auf diplomatischem Wege übermittelten Notifizierung über den Antrag auf Schiedsverfahren vor dem Schiedsgremium einen Schiedsrichter; der dritte Schiedsrichter sollte innerhalb weiterer sechzig (60) Tage von den beiden anderen Schiedsrichtern ernannt werden. Hat eine Partei innerhalb der vereinbarten Frist keinen Schiedsrichter ernannt, oder wird der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der vereinbarten Frist ernannt,

kann eine Partei den Präsidenten des Rates der ICAO ersuchen, den bzw. die erforderlichen Schiedsrichter zu ernennen.

- (b) Der nach Absatz a ernannte dritte Schiedsrichter sollte Staatsangehöriger eines Drittstaates sein und führt den Vorsitz über das Schiedsgremium.
 - (c) Das Schiedsgremium gibt sich eine Verfahrensordnung. und
 - (d) Vorbehaltlich der abschließenden Entscheidung des Schiedsgremiums werden die anfänglichen Kosten des Schiedsverfahrens zu gleichen Teilen von den Parteien getragen.
3. Auf Antrag einer Partei kann das Schiedsgremium die andere Partei anweisen, bis zu seiner endgültigen Entscheidung vorübergehende Abhilfemaßnahmen zu ergreifen.
 4. Vorläufige Entscheidungen und endgültige Entscheidungen des Schiedsgremiums sind für die Parteien verbindlich.
 5. Kommt eine Partei einer gemäß den Bestimmungen dieses Artikels ergangenen Entscheidung des Schiedsgremiums nicht innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Bekanntgabe dieser Entscheidung nach, kann die andere Partei für die Dauer dieses Verstoßes die Rechte oder Vorteile, die sie der für den Verstoß verantwortlichen Partei nach den Bestimmungen dieses Abkommens gewährt hat, beschränken, aussetzen oder zurücknehmen.

ARTIKEL 24

Schutzmaßnahmen

1. Die Parteien treffen die allgemeinen oder besonderen Maßnahmen, die für die Erfüllung ihrer Verpflichtungen aus diesem Abkommen erforderlich sind. Sie sorgen dafür, dass die Ziele dieses Abkommens verwirklicht werden.
2. Ist eine Partei der Auffassung, dass die andere Partei eine Verpflichtung aus diesem Abkommen nicht erfüllt hat, so kann sie geeignete Schutzmaßnahmen treffen. Die Schutzmaßnahmen sind hinsichtlich ihres Umfangs und ihrer Dauer auf das zur Behebung der Situation oder zur Wahrung der Ausgewogenheit dieses Abkommens unbedingt erforderliche Maß zu beschränken. Vorrang ist Maßnahmen zu geben, die das ordnungsgemäße Funktionieren des Abkommens möglichst wenig beeinträchtigen.
3. Eine Partei, die Schutzmaßnahmen in Erwägung zieht, notifiziert unverzüglich die andere Partei durch den Gemeinsamen Ausschuss und übermittelt alle einschlägigen Informationen.
4. Die Parteien führen unverzüglich Konsultationen im Gemeinsamen Ausschuss durch, um eine allgemein annehmbare Lösung zu finden.
5. Unbeschadet Artikel 3 Buchstabe d (Genehmigung), Artikel 5 Buchstabe d (Verweigerung, Widerruf, Aussetzung oder Einschränkung von Genehmigungen), Artikel 14 (Flugsicherheit) und Artikel 15 (Luftsicherheit) darf die betreffende Partei bis nach Ablauf

eines Monats nach der Notifizierung gemäß Absatz 3 keine Schutzmaßnahmen ergreifen, sofern nicht das Konsultationsverfahren nach Absatz 4 vor Ablauf dieser Frist abgeschlossen wurde.

6. Die betreffende Partei notifiziert dem Gemeinsamen Ausschuss unverzüglich die getroffenen Maßnahmen und übermittelt alle einschlägigen Informationen.
7. Alle aufgrund dieses Artikels getroffenen Maßnahmen werden ausgesetzt, sobald die den Verstoß verursachende Partei die Bestimmungen dieses Abkommens erfüllt.

ARTIKEL 25

Beziehung zu anderen Übereinkünften

1. Die Bestimmungen dieses Abkommens gehen den einschlägigen Bestimmungen bestehender bilateraler Luftverkehrsabkommen zwischen der Republik Moldau und den Mitgliedstaaten vor. Bestehende Verkehrsrechte, die aus diesen bilateralen Abkommen abgeleitet werden und nicht unter dieses Abkommen fallen, können jedoch weiterhin ausgeübt werden, vorausgesetzt, es findet keine Diskriminierung zwischen den Mitgliedstaaten und ihren Staatsangehörigen statt.
2. Die Parteien beraten im Gemeinsamen Ausschuss auf Antrag einer Partei über die Empfehlung, ob die Republik Moldau dem Übereinkommen über den gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraum beitreten soll.
3. Treten die Parteien einem multilateralen Übereinkommen bei oder billigen sie einen Beschluss der ICAO oder einer anderen internationalen Organisation, der Belange dieses Abkommens berührt, so beraten sie im Gemeinsamen Ausschuss, ob das Abkommen zur Berücksichtigung derartiger Entwicklungen überarbeitet werden sollte.

ARTIKEL 26

Änderungen

1. Wünscht eine Partei eine Änderung dieses Abkommens, notifiziert sie ihren Beschluss dem Gemeinsamen Ausschuss.
2. Der Gemeinsame Ausschuss kann auf Vorschlag einer Partei und in Übereinstimmung mit diesem Artikel durch Konsens beschließen, die Anhänge des Abkommens zu ändern.
3. Die Änderung des Abkommens tritt nach Abschluss der jeweiligen internen Verfahren der Parteien in Kraft.
4. Nach diesem Übereinkommen bleibt es jeder Partei unbenommen, vorbehaltlich der Einhaltung des Grundsatzes der Nichtdiskriminierung und der Bestimmungen dieses Abkommens im Luftfahrtbereich oder einem damit zusammenhängenden, in Anhang III aufgeführten Bereich einseitig neue Rechtsvorschriften zu erlassen oder ihre geltenden Rechtsvorschriften zu ändern.

5. Werden neue Rechtsvorschriften oder eine Änderung bestehender Rechtsvorschriften im Luftfahrtbereich oder einem damit zusammenhängenden, in Anhang III aufgeführten Bereich von einer Partei in Erwägung gezogen, unterrichtet sie die andere Partei so bald wie möglich in angemessener Weise. Auf Antrag einer Partei kann ein vorläufiger Meinungsaustausch im Gemeinsamen Ausschuss erfolgen.
 6. Jede Partei informiert die andere Partei regelmäßig und sobald wie angemessen über neu erlassene Rechtsvorschriften oder Änderungen ihrer bestehenden Rechtsvorschriften im Luftfahrtbereich oder einem damit zusammenhängenden, in Anhang III aufgeführten Bereich. Auf Antrag einer Partei führt der Gemeinsame Ausschuss innerhalb von sechzig (60) Tagen einen Meinungsaustausch über die Auswirkungen solcher neuen oder geänderten Rechtsvorschriften auf das ordnungsgemäße Funktionieren dieses Abkommens durch.
7. Nach dem Meinungsaustausch gemäß Absatz 6
- (a) trifft der Gemeinsame Ausschuss einen Beschluss zur Änderung von Anhang III, um darin gegebenenfalls auf der Grundlage der Gegenseitigkeit die betreffenden neuen oder geänderten Rechtsvorschriften aufzunehmen,
 - (b) trifft der Gemeinsame Ausschuss einen Beschluss, dass die betreffenden neuen oder geänderten Rechtsvorschriften als mit diesem Abkommen vereinbar anzusehen sind, oder oder
 - (c) empfiehlt der Gemeinsame Ausschuss eine andere Maßnahme, die innerhalb einer annehmbaren Frist zu verabschieden ist, zum Schutz des ordnungsgemäßen Funktionierens dieses Abkommens.

ARTIKEL 27

Kündigung

Jede Partei kann der anderen auf diplomatischem Wege jederzeit schriftlich mitteilen, dass sie dieses Abkommen kündigen will. Diese Mitteilung ist gleichzeitig auch der ICAO zu übermitteln. Das Abkommen endet um Mitternacht GMT am Ende der IATA-Flugplanperiode, die ein Jahr nach dem Datum der schriftlichen Kündigung in Kraft ist, es sei denn, die Kündigung wird vor Ablauf dieser Frist mit beiderseitigem Einverständnis der Parteien wieder zurückgenommen.

ARTIKEL 28

Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation und dem Sekretariat der Vereinten Nationen

Dieses Abkommen und alle seine Änderungen werden bei der ICAO und beim Sekretariat der Vereinten Nationen registriert, in Übereinstimmung mit Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen.

ARTIKEL 29

Vorläufige Anwendung und Inkrafttreten

1. Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Datum der zuletzt eingegangenen Note im Rahmen eines diplomatischen Notenaustausches zwischen den Parteien in Kraft, in der bestätigt wird, dass alle erforderlichen Verfahren für das Inkrafttreten dieses Abkommens abgeschlossen sind. Zum Zweck dieses Notenaustauschs übermittelt die Republik Moldau dem Generalsekretariat des Rates der Europäischen Union ihre diplomatische Note an die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten, und das Generalsekretariat des Rates der Europäischen Union übermittelt der Republik Moldau die diplomatische Note der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten. Die diplomatische Note der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten enthält Bestätigungen der einzelnen Mitgliedstaaten, dass ihre erforderlichen Verfahren für das Inkrafttreten dieses Abkommens abgeschlossen sind.
2. Unbeschadet des Absatzes 1 vereinbaren die Parteien, dieses Abkommen im Einklang mit ihren internen Verfahren und/oder Rechtsvorschriften ab dem Datum der Unterzeichnung des Abkommens vorläufig anzuwenden –

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen zu am im Jahr ... in zwei Urschriften in allen Amtssprachen der Parteien, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

ANHANG I

VEREINBARTE DIENSTE UND FESTGELEGTE STRECKEN

1. Jede Partei gewährt den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei die Rechte für die Erbringung von Luftverkehrsdienssten auf den nachfolgend festgelegten Strecken:
 - (a) für Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union: Jeder Punkt in der Europäischen Union – Zwischenlandepunkte in den Gebieten der Partner der Europäischen Nachbarschaftspolitik², Ländern des gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums³ oder in den in Anhang IV aufgeführten Ländern – jeder Punkt in Republik Moldau – dahinter gelegene Punkte.
 - (b) im Fall von Luftfahrtunternehmen der Republik Moldau: Jeder Punkt in der Europäischen Union – Zwischenlandepunkte in den Gebieten der Partner der Europäischen Nachbarschaftspolitik, Ländern des gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums oder in den in Anhang IV aufgeführten Ländern – jeder Punkt in der Europäischen Union.
2. Die gemäß Absatz 1 durchgeführten Dienste müssen ihren Ursprungs- oder Bestimmungsort, was Luftfahrtunternehmen der Republik Moldau angeht, im Gebiet der Republik Moldau und, was Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union angeht, im Gebiet der Europäischen Union haben.
3. Jedes Luftfahrtunternehmen einer Partei kann nach eigenem Ermessen auf bestimmten oder allen Flügen
 - (a) Flüge in einer oder in beiden Richtungen durchführen,
 - (b) verschiedene Flugnummern innerhalb eines Fluges kombinieren,
 - (c) Zwischenlandepunkte und dahinter gelegene Punkte gemäß Artikel 2 sowie Punkte in den Gebieten der Parteien in beliebiger Kombination und Reihenfolge bedienen,
 - (d) auf Landungen an einem bestimmten Punkt oder bestimmten Punkten verzichten,
 - (e) an jedem beliebigen Punkt Verkehr von jedem seiner Luftfahrzeuge auf ein anderes seiner Luftfahrzeuge verlagern,
 - (f) Zwischenlandungen an beliebigen Punkten innerhalb oder außerhalb des Gebietes der Parteien durchführen,

² Unter „Partner der Europäischen Nachbarschaftspolitik“ sind hier zu verstehen: Algerien, Armenien, Aserbaidschan, Belarus, Ägypten, Georgien, Israel, Jordanien, Libanon, Libyen, Marokko, das besetzte palästinensische Gebiet, Syrien, Tunesien und die Ukraine, d. h. ohne die Republik Moldau.

³ „Länder des gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums“ sind die Länder, die Parteien des multilateralen Übereinkommens über die Schaffung eines gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums sind, welches zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Abkommens folgende Länder waren: Mitgliedstaaten der Europäischen Union, Republik Albanien, Bosnien und Herzegowina, Republik Kroatien, ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, Republik Island, Republik Montenegro, Königreich Norwegen, Republik Serbien und Kosovo gemäß der Resolution 1244 des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen.

- (g) Transitverkehr über das Gebiet der jeweils anderen Partei durchführen, und
 - (h) Verkehr ungeachtet seines Ursprungs in ein und demselben Luftfahrzeug kombinieren.
4. Jede Partei lässt es zu, dass jedes Luftfahrtunternehmen die Frequenz und Kapazität des von ihr angebotenen internationalen Luftverkehrs auf Grund marktbezogener kommerzieller Überlegungen festlegt. In Übereinstimmung mit diesem Recht begrenzt keine Partei einseitig den Umfang des Verkehrs, die Frequenz oder Regelmäßigkeit des Dienstes oder das bzw. die Muster der von Luftfahrtunternehmen der anderen Partei eingesetzten Luftfahrzeuge, abgesehen von Fällen, in denen dies aus zollrechtlichen, technischen, betrieblichen, ökologischen oder gesundheitlichen Gründen oder in Anwendung von Artikel 8 (Wettbewerbliches Umfeld) erforderlich ist.
 5. Die Luftfahrtunternehmen jeder Partei dürfen, auch im Rahmen von Code-Sharing-Vereinbarungen, jeden Punkt in einem Drittland bedienen, der nicht auf den festgelegten Strecken liegt, sofern sie keine Rechte der fünften Freiheit ausüben.
 6. Dieser Anhang unterliegt den Übergangsvorschriften von Anhang II Absatz 2 und der Ausweitung der darin vorgesehenen Rechte.
-

ANHANG II

ÜBERGANGSVORSCHRIFTEN

1. Umsetzung und Anwendung aller Bestimmungen der Rechtsvorschriften der Europäischen Union im Luftfahrtbereich, die in Anhang III aufgeführt sind, ausgenommen die Rechtsvorschriften zur Luftsicherheit in Anhang III Teil D, durch die Republik Moldau unterliegen einer Bewertung unter der Zuständigkeit der Europäischen Union, die durch einen Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses zu bestätigen ist. Eine solche Bewertung wird spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten des Abkommens vorgenommen.
2. Ungeachtet der Bestimmungen von Anhang I schließen die vereinbarten Dienste und festgelegten Strecken dieses Abkommens bis zum Zeitpunkt der Verabschiedung des in Absatz 1 dieses Anhangs genannten Beschlusses für die Luftfahrtunternehmen beider Parteien nicht das Recht ein, Rechte der fünften Freiheit auszuüben, ausgenommen die bereits durch bilaterale Abkommen zwischen der Republik Moldau und den Mitgliedstaaten der Europäischen Union eingeräumten Rechte, einschließlich für Luftfahrtunternehmen der Republik Moldau zwischen Punkten innerhalb des Gebiets der Europäischen Union.

Mit Verabschiedung des in Anhang II Absatz 1 genannten Beschlusses sind die Luftfahrtunternehmen der beiden Parteien berechtigt, Rechte der 5. Freiheit auszuüben, im Fall von Luftfahrtunternehmen der Republik Moldau einschließlich zwischen Punkten innerhalb des Gebiets der Europäischen Union.

3. Die Umsetzung der Rechtsvorschriften zur Luftsicherheit durch die Republik Moldau unterliegt einer Bewertung unter der Zuständigkeit der Europäischen Union, die durch einen Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses zu bestätigen ist. Eine solche Bewertung wird spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten des Abkommens vorgenommen. In der Zwischenzeit setzt die Republik Moldau das ECAC-Dokument 30 um.
4. Am Ende des Übergangszeitraums wird vorbehaltlich einer Vereinbarung über den Austausch sensibler Sicherheitsinformationen einschließlich der Geheimhaltung unterliegender EU-Informationen der vertrauliche Teil der Rechtsvorschriften zur Luftsicherheit nach Anhang III Teil D der zuständigen Behörde der Republik Moldau zugänglich gemacht.
5. Der schrittweise Übergang der Republik Moldau zur vollständigen Anwendung der in Anhang III aufgeführten Rechtsvorschriften der Europäischen Union im Luftfahrtbereich kann regelmäßigen Bewertungen unterzogen werden. Die Bewertungen werden von der Europäischen Kommission in Zusammenarbeit mit der Republik Moldau vorgenommen.
6. Ab dem Zeitpunkt der in Absatz 1 genannten Beschlusses wendet die Republik Moldau Betriebsgenehmigungsvorschriften an, die im Wesentlichen denen von Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft gleichwertig sind. Die Bestimmungen von Artikel 4 dieses Abkommens hinsichtlich der gegenseitigen Anerkennung von

Feststellungen der Eignung und/oder Staatszugehörigkeit, die von den zuständigen Behörden der Republik Moldau getroffen werden, werden von den zuständigen Behörden der Europäischen Union angewendet, nachdem der Gemeinsame Ausschuss bestätigt hat, dass die Republik Moldau solche Betriebsgenehmigungsvorschriften uneingeschränkt anwendet.

7. Unbeschadet eines Beschlusses im Gemeinsamen Ausschuss oder nach Artikel 24 (Schutzmaßnahmen) kann die Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen, die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung im Register der Republik Moldau eingetragen sind und von Betreibern eingesetzt werden, die der Regulierungsaufsicht durch die Republik Moldau unterliegen, und für die keine Musterzulassung gemäß den einschlägigen EU-Rechtsvorschriften in Anhang III Teil C erteilt wurde, unter der Zuständigkeit der zuständigen Behörden der Republik Moldau gemäß den anwendbaren nationalen Sicherheitsvorschriften der Republik Moldau verwaltet werden bis
 - (a) 1. Januar 2017 für bestimmte Flugzeuge, die für Nurfrachtbetrieb eingesetzt werden,
 - (b) 31. Dezember 2019 für bestimmte Drehflügler, die für Einsätze wie Suche und Rettung, Luftarbeit, Schulung, Notfälle, Landwirtschaftsflüge und humanitäre Hilfsflüge gemäß den Betriebszulassungen der betreffenden Luftfahrtunternehmen verwendet werden,

sofern die Luftfahrzeuge den gemäß dem ICAO-Abkommen festgelegten internationalen Flugsicherheitsstandards entsprechen. Solchen Luftfahrzeugen werden keine Rechte aus diesem Abkommen eingeräumt und sie dürfen nicht auf Flugstrecken in die, von der oder innerhalb der Europäischen Union betrieben werden.

Während der oben genannten Übergangsphase dürfen im Register der Republik Moldau bis zum 1. Januar 2017 höchstens 53 Luftfahrzeuge, für die keine Musterzulassung im Einklang mit den einschlägigen EU-Rechtsvorschriften erteilt wurde, eingetragen sein, anschließend höchstens 36 und bis spätestens 31. Dezember 2022 kein Luftfahrzeug mehr.

ANHANG III

(unterliegt der regelmäßigen Aktualisierung)

ANWENDBARE VORSCHRIFTEN FÜR DIE ZIVILLUFTFAHRT

Die „anwendbaren Bestimmungen“ der nachfolgenden Rechtsakte sind gemäß diesem Abkommen anwendbar, sofern in diesem Anhang oder in Anhang II (Übergangsbestimmungen) nichts anderes bestimmt ist. Gegebenenfalls sind im Folgenden bestimmte Anpassungen für einzelne Rechtsakte aufgeführt.

A. Marktzugang und zugehörige Fragen

Nr. 95/93

Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft,

geändert durch:

- Verordnung (EG) Nr. 894/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Mai 2002 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93
- Verordnung (EG) Nr. 1554/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juli 2003 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates
- Verordnung (EG) Nr. 793/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates
- Verordnung (EG) Nr. 545/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 12, 14 und Artikel 14 a Absatz 2

Bezüglich der Anwendung von Artikel 12 Absatz 2 ist „Kommission“ durch den Ausdruck „Gemeinsamer Ausschuss“ in der jeweils zutreffenden Beugungsform zu ersetzen.

Nr. 96/67

Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Oktober 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 25 und Anhang

Bezüglich der Anwendung von Artikel 10 ist „Mitgliedstaaten“ durch den Ausdruck „Mitgliedstaaten der Europäischen Union“ zu ersetzen.

Bezüglich der Anwendung von Artikel 20 Absatz 2 ist „Kommission“ durch den Ausdruck „Gemeinsamer Ausschuss“ in der jeweils zutreffenden Beugungsform zu ersetzen.

Nr. 785/2004

Verordnung (EG) Nr. 785/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 8 und Artikel 10 Absatz 2

Nr. 2009/12

Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 12

B. Flugverkehrsmanagement

Nr. 549/2004

Verordnung (EG) Nr. 549/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 zur Festlegung des Rahmens für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums („Rahmenverordnung“)

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 4, 6 und 9 bis 14

Nr. 550/2004

Verordnung (EG) Nr. 550/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“)

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 19, Anhänge I und II

Nr. 551/2004

Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Ordnung und Nutzung des Luftraums im einheitlichen europäischen Luftraum („Luftraum-Verordnung“)

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 11

Nr. 552/2004

Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“)

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 12, Anhänge I bis V

Nr. 2096/2005

Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 der Kommission vom 20. Dezember 2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten

geändert durch:

- Verordnung (EG) Nr. 1315/2007 der Kommission vom 8. November 2007 über die Sicherheitsaufsicht im Bereich des Flugverkehrsmanagements und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 der Kommission
- Verordnung (EG) Nr. 482/2008 der Kommission vom 30. Mai 2008 über die Einrichtung eines Systems zur Gewährleistung der Software-Sicherheit durch Flugsicherungsorganisationen und zur Änderung von Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005
- Verordnung (EG) Nr. 668/2008 der Kommission vom 15. Juli 2008 zur Änderung der Anhänge II bis V der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 der Kommission zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten, betreffend Arbeitsmethoden und Betriebsverfahren

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 9, Anhänge I bis V

Nr. 2150/2005

Verordnung (EG) Nr. 2150/2005 der Kommission vom 23. Dezember 2005 über gemeinsame Regeln für die flexible Luftraumnutzung

Nr. 730/2006

Verordnung (EG) Nr. 730/2006 der Kommission vom 11. Mai 2006 über die Luftraumklassifizierung und den Zugang von Flügen nach Sichtflugregeln zum Luftraum oberhalb der Flugfläche 195

Nr. 1794/2006

Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 der Kommission vom 6. Dezember 2006 zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste

Nr. 1033/2006

Verordnung (EG) Nr. 1033/2006 der Kommission vom 4. Juli 2006 zur Festlegung der Anforderungen zu den Verfahren für Flugpläne bei der Flugvorbereitung im Rahmen des einheitlichen europäischen Luftraums

Nr. 1032/2006

Verordnung (EG) Nr. 1032/2006 der Kommission vom 6. Juli 2006 zur Festlegung der Anforderungen an automatische Systeme zum Austausch von Flugdaten für die Benachrichtigung, Koordinierung und Übergabe von Flügen zwischen Flugverkehrskontrollstellen

Nr. 219/2007

Verordnung (EG) Nr. 219/2007 des Rates vom 27. Februar 2007 zur Gründung eines gemeinsamen Unternehmens zur Entwicklung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation (SESAR)

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 Absätze 1, 2 sowie 5 bis 7, Artikel 2, Artikel 3, Artikel 4 Absatz 1 und Anhang

Nr. 633/2007

Verordnung (EG) Nr. 633/2007 der Kommission vom 7. Juni 2007 zur Festlegung der Anforderungen an die Anwendung eines Flugnachrichten-Übertragungsprotokolls für die Benachrichtigung, Koordinierung und Übergabe von Flügen zwischen Flugverkehrskontrollstellen

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 7, Artikel 8 Sätze 2 und 3, Anhänge I bis IV

Nr. 1265/2007

Verordnung (EG) Nr. 1265/2007 der Kommission vom 26. Oktober 2007 zur Festlegung der Anforderungen an den Luft-Boden-Sprachkanalabstand im einheitlichen europäischen Luftraum

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 9, Anhänge I bis IV

Nr. 1315/2007

Verordnung (EG) Nr. 1315/2007 der Kommission vom 8. November 2007 über die Sicherheitsaufsicht im Bereich des Flugverkehrsmanagements und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 der Kommission

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 15

Nr. 482/2008

Verordnung (EG) Nr. 482/2008 der Kommission vom 30. Mai 2008 über die Einrichtung eines Systems zur Gewährleistung der Software-Sicherheit durch Flugsicherungsorganisationen und zur Änderung von Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 5, Anhänge I bis II

Nr. 668/2008

Verordnung (EG) Nr. 668/2008 der Kommission vom 15. Juli 2008 zur Änderung der Anhänge II bis V der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 der Kommission zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten, betreffend Arbeitsmethoden und Betriebsverfahren

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 2

Nr. 1361/2008

Verordnung (EG) Nr. 1361/2008 des Rates vom 16. Dezember 2008 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 219/2007 zur Gründung eines gemeinsamen Unternehmens zur Entwicklung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation (SESAR)

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 5 (ausgenommen Artikel 1 Absatz 6), Anhang (ausgenommen Nummern 11 und 12)

Nr. 29/2009

Verordnung (EG) Nr. 29/2009 der Kommission vom 16. Januar 2009 zur Festlegung der Anforderungen an Datalink-Dienste im einheitlichen europäischen Luftraum

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 15, Anhänge I bis VII

Nr. 30/2009

Verordnung (EG) Nr. 30/2009 der Kommission vom 16. Januar 2009 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1032/2006 hinsichtlich der Anforderungen an automatische Systeme zum Austausch von Flugdaten bezüglich der Unterstützung von Datalink-Diensten

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 2 und Anhang

Nr. 262/2009

Verordnung (EG) Nr. 262/2009 der Kommission vom 30. März 2009 zur Festlegung der Anforderungen für die koordinierte Zuweisung und Nutzung von Modus-S-Abfragecodes im einheitlichen europäischen Luftraum

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 13, Anhänge I bis III

Nr. 1070/2009

Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 549/2004, (EG) Nr. 550/2004, (EG) Nr. 551/2004 und (EG) Nr. 552/2004 im Hinblick auf die Verbesserung der Leistung und Nachhaltigkeit des europäischen Luftverkehrssystems

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 5, ausgenommen Artikel 1 Absatz 4

Nr. 1108/2009

Verordnung (EG) Nr. 1108/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in Bezug auf Flugplätze, Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2006/23/EG

Nr. 73/2010

Verordnung (EU) Nr. 73/2010 der Kommission vom 26. Januar 2010 zur Festlegung der qualitativen Anforderungen an Luftfahrtdataen und Luftfahrtinformationen für den einheitlichen europäischen Luftraum

Nr. 255/2010

Verordnung (EU) Nr. 255/2010 der Kommission vom 25. März 2010 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Verkehrsflussregelung im Flugverkehr

Nr. 691/2010

Verordnung (EU) Nr. 691/2010 der Kommission vom 29. Juli 2010 zur Festlegung eines Leistungssystems für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten

Nr. 929/2010

Verordnung (EU) Nr. 929/2010 der Kommission vom 18. Oktober 2010 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1033/2006 hinsichtlich der in Artikel 3 Absatz 1 genannten ICAO-Bestimmungen

Nr. 1191/2010

Verordnung (EU) Nr. 1191/2010 der Kommission vom 16. Dezember 2010 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 der Kommission zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste

Beschluss der Kommission vom 21. Februar 2011 zur Festlegung der für die gesamte Europäische Union geltenden Leistungsziele und Warnschwellen für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten in den Jahren 2012 bis 2014 (2011/121/EU)

Nr. 176/2011

Verordnung (EU) Nr. 176/2011 der Kommission vom 24. Februar 2011 über die vor Einrichtung und Änderung eines funktionalen Luftraumblocks bereitzustellenden Informationen

Nr. 283/2011

Verordnung (EU) Nr. 283/2011 der Kommission vom 22. März 2011 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 633/2007 hinsichtlich der in Artikel 7 genannten Übergangsbestimmungen

Beschluss der Kommission vom 20. Mai 2011 über Ausnahmen nach Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 29/2009 der Kommission zu Datalink-Diensten im einheitlichen europäischen Luftraum

Nr. 677/2011

Verordnung (EU) Nr. 677/2011 der Kommission vom 7. Juli 2011 zur Festlegung von Durchführungsbestimmungen für die Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 691/2010

Beschluss der Kommission K(2011) 4130 endg. vom 7. Juli 2011 über die Benennung des Netzmanagers für die Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes des einheitlichen europäischen Luftraums

Nr. 805/2011

Verordnung (EU) Nr. 805/2011 der Kommission vom 10. August 2011 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für Fluglotsenlizenzen und bestimmte Zeugnisse gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates

C. Flugsicherheit

Nr. 3922/91

Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt,

geändert durch:

- Verordnung (EG) Nr. 2176/96 der Kommission vom 13. November 1996 zur Anpassung der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt
- Verordnung (EG) Nr. 1069/1999 der Kommission vom 25. Mai 1999 zur Anpassung der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt
- Verordnung (EG) Nr. 2871/2000 der Kommission vom 28. Dezember 2000 zur Anpassung der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsvorschriften in der Zivilluftfahrt an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt
- Verordnung (EWG) Nr. 1899/2006 des Rates vom 12. Dezember 2006 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt
- Verordnung (EG) Nr. 1900/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt
- Verordnung (EG) Nr. 8/2008 der Kommission vom 11. Dezember 2007 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates in Bezug auf gemeinsame technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren für den gewerblichen Luftverkehr mit Flächenflugzeugen
- Verordnung (EG) Nr. 859/2008 der Kommission vom 20 August 2008 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates in Bezug auf gemeinsame technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren für den gewerblichen Luftverkehr mit Flächenflugzeugen

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 10, 12 und 13, ausgenommen Artikel 4 Absatz 1 und Artikel 8 Absatz 2 Satz 2, Anhänge I bis III

Bezüglich der Anwendung von Artikel 12 ist „Mitgliedstaaten“ durch den Ausdruck „Mitgliedstaaten der Europäischen Union“ zu ersetzen.

Nr. 216/2008

Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG.

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 68, ausgenommen Artikel 65, Artikel 69 Absatz 1 Unterabsatz 2, Artikel 69 Absatz 4, Anhänge I bis VI

geändert durch:

Verordnung (EG) Nr. 690/2009 der Kommission vom 30. Juli 2009 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG

Verordnung (EG) Nr. 1108/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in Bezug auf Flugplätze, Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2006/23/EG

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 3, ausgenommen die durch Artikel 1 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 1108/2009 eingefügten Artikel 8a Absatz 5, Artikel 8b Absatz 6 und Artikel 8c Absatz 10, Anhang

Nr. 996/2010

Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG

Nr. 2003/42

Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 11, Anhänge I und II

Nr. 1321/2007

Verordnung (EG) Nr. 1321/2007 der Kommission vom 12. November 2007 zur Festlegung von Durchführungsbestimmungen für die Zusammenführung der gemäß der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ausgetauschten Informationen über Ereignisse in der Zivilluftfahrt in einem Zentralspeicher

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 4

Nr. 1330/2007

Verordnung (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission vom 24. September 2007 zur Festlegung von Durchführungsbestimmungen für die Weitergabe von Informationen über Ereignisse in der Zivilluftfahrt an interessierte Kreise nach Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 10, Anhänge I bis II

Nr. 1702/2003

Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission vom 24. September 2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben,

geändert durch:

- Verordnung (EG) Nr. 381/2005 der Kommission vom 7. März 2005 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003
- Verordnung (EG) Nr. 706/2006 der Kommission vom 8. Mai 2006 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 in Bezug auf den Zeitraum, in dem die Mitgliedstaaten Genehmigungen für einen begrenzten Zeitraum ausstellen können
- Verordnung (EG) Nr. 335/2007 der Kommission vom 28. März 2007 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 hinsichtlich der Durchführungsvorschriften für die Erteilung von Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen
- Verordnung (EG) Nr. 375/2007 der Kommission vom 30. März 2007 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben
- Verordnung (EG) Nr. 287/2008 der Kommission vom 28. März 2008 zur Verlängerung der in Artikel 2c Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 vorgesehenen Gültigkeitsdauer
- Verordnung (EG) Nr. 1057/2008 der Kommission vom 27. Oktober 2008 zur Änderung von Anlage II des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 betreffend die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (EASA-Formular 15a)
- Verordnung (EG) Nr. 1194/2009 der Kommission vom 30. November 2009 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben

Hinweis: Berichtigt durch die Berichtigung zur Verordnung (EG) Nr. 1194/2009 der Kommission vom 30. November 2009 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 zur

Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (ABl. L 321 vom 8.12.2009)

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 4 und Anhang. Die in dieser Verordnung genannten Übergangsfristen werden vom Gemeinsamen Ausschuss festgelegt.

Nr. 2042/2003

Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen

geändert durch:

- Verordnung (EG) Nr. 707/2006 der Kommission vom 8. Mai 2006 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 in Bezug auf befristete Zulassungen und die Anhänge I und III
- Verordnung (EG) Nr. 376/2007 der Kommission vom 30 März 2007 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen
- Verordnung (EG) Nr. 1056/2008 der Kommission vom 27. Oktober 2008 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen
- Verordnung (EG) Nr. 127/2010 der Kommission zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 6, Anhänge I bis IV

Nr. 104/2004

Verordnung (EG) Nr. 104/2004 der Kommission vom 22. Januar 2004 zur Festlegung von Vorschriften für Organisation und Besetzung der Beschwerdekammer der Europäischen Agentur für Flugsicherheit

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 7 und Anhang

Nr. 593/2007

Verordnung (EG) Nr. 593/2007 der Kommission vom 31. Mai 2007 über die von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit erhobenen Gebühren und Entgelte

geändert durch:

Verordnung (EG) Nr. 1356/2008 der Kommission vom 23. Dezember 2008 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 593/2007 über die von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit erhobenen Gebühren und Entgelte

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 12, Artikel 14 Absatz 2 und Anhang

Nr. 736/2006

Verordnung (EG) Nr. 736/2006 der Kommission vom 16. Mai 2006 über die Arbeitsweise der Europäischen Agentur für Flugsicherheit bei Inspektionen zur Kontrolle der Normung

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 18

Nr. 768/2006

Verordnung (EG) Nr. 768/2006 der Kommission vom 19. Mai 2006 zur Umsetzung der Richtlinie 2004/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Erhebung und des Austauschs von Informationen über die Sicherheit von Luftfahrzeugen, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen, und der Verwaltung des Informationssystems

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 5

Nr. 2111/2005

Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2005 über die Erstellung einer gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, sowie über die Unterrichtung von Fluggästen über die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens und zur Aufhebung des Artikels 9 der Richtlinie 2004/36/EG

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis -13 und Anhang

Verordnung (EG) Nr. 473/2006 der Kommission vom 22. März 2006 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen bezüglich der in Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates genannten gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 6, Anhänge A bis C

Verordnung (EG) Nr. 474/2006 der Kommission vom 22. März 2006 zur Erstellung der in Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates genannten gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in der geänderten Fassung

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 3, Anhänge A und B

D. Luftsicherheit

Rahmenverordnung

Nr. 300/2008

Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 18, Artikel 21, Anhang

Ergänzungsverordnung

Nr. 272/2009

Verordnung (EG) Nr. 272/2009 der Kommission vom 2. April 2009 zur Ergänzung der im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates festgelegten gemeinsamen Grundstandards für die Sicherheit der Zivilluftfahrt

geändert durch:

- Verordnung (EU) Nr. 720/2011 der Kommission vom 22. Juli 2011 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 272/2009 der Kommission vom 2. April 2009 zur Ergänzung der gemeinsamen Grundstandards für die Sicherheit der Zivilluftfahrt hinsichtlich der Einführung der Kontrolle von Flüssigkeiten, Aerosolen und Gelen an EU-Flughäfen

Nr. 1254/2009

Verordnung (EU) Nr. 1254/2009 der Kommission vom 18. Dezember 2009 zur Festlegung der Bedingungen, unter denen die Mitgliedstaaten von den gemeinsamen Grundnormen für die Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt abweichen und alternative Sicherheitsmaßnahmen treffen können

Nr. 18/2010

Verordnung (EU) Nr. 18/2010 der Kommission vom 8. Januar 2010 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf Spezifikationen für nationale Qualitätskontrollprogramme im Bereich der Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt

Durchführungsverordnung

Nr. 72/2010

Verordnung (EU) Nr. 72/2010 der Kommission vom 26. Januar 2010 zur Festlegung von Verfahren für die Durchführung von Luftsicherheitsinspektionen der Kommission im Bereich der Zivilluftfahrt

Nr. 185/2010

Verordnung (EU) Nr. 185/2010 der Kommission vom 4. März 2010 zur Festlegung von detaillierten Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards in der Luftsicherheit

geändert durch:

- Verordnung (EU) Nr. 357/2010 der Kommission vom 23. April 2010 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 der Kommission vom 4. März 2010 zur Festlegung von detaillierten Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards in der Luftsicherheit
- Verordnung (EU) Nr. 358/2010 der Kommission vom 23. April 2010 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 der Kommission vom 4. März 2010 zur Festlegung von detaillierten Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards in der Luftsicherheit
- Verordnung (EU) Nr. 573/2010 der Kommission vom 30. Juni 2010 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 der Kommission vom 4. März 2010 zur Festlegung von detaillierten Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards in der Luftsicherheit
- Verordnung (EU) Nr. 983/2010 der Kommission vom 3 November 2010 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 zur Festlegung von detaillierten Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards in der Luftsicherheit
- Verordnung (EU) Nr. 334/2011 der Kommission vom 7. April 2011 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 der Kommission vom 4. März 2010 zur Festlegung von detaillierten Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards in der Luftsicherheit

Beschluss 2010/774/EU der Kommission vom 13. April 2010 zur Festlegung von detaillierten Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit mit Informationen nach Artikel 18 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 (*Luftsicherheitsmaßnahmen zur eingeschränkten Kenntnisnahme*)

geändert durch:

- Beschluss 2010/2604/EU der Kommission vom 23. April 2010 zur Änderung des Beschlusses 2010/774/EU der Kommission vom 13. April 2010 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit mit Informationen nach Artikel 18 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 (*Schutz von Lieferungen von Flüssigkeiten, Aerosolen und Gelen und manipulationssicheren Beuteln*)
- Beschluss 2010/3572/EU der Kommission vom 30. Juni 2010 zur Änderung des Beschlusses 2010/774/EU der Kommission vom 13. April 2010 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit mit Informationen nach Artikel 18 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 (*Sprengstoff-Spürhunde*)
- Beschluss 2010/9139/EU der Kommission vom 20. Dezember 2010 zur Änderung des Beschlusses 2010/774/EU der Kommission vom 13. April

2010 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit mit Informationen nach Artikel 18 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 (*Metalldetektion bei Frachtgut*)

E. Umwelt

Nr. 2006/93

Richtlinie 2006/93/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 zur Regelung des Betriebs von Flugzeugen des Teils II Kapitel 3 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 6, Anhänge I und II

Nr. 2002/30

Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft,

geändert oder angepasst durch die Beitrittsakte von 2003 und die Beitrittsakte von 2005

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 15, Anhänge I und II

Nr. 2002/49

Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 16, Anhänge I bis VI

F. Soziale Aspekte

Nr. 2000/79

Richtlinie 2000/79/EG des Rates vom 27. November 2000 über die Durchführung der von der Vereinigung Europäischer Fluggesellschaften (AEA), der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF), der European Cockpit Association (ECA), der European Regions Airline Association (ERA) und der International Air Carrier Association (IACA) geschlossenen Europäischen Vereinbarung über die Arbeitszeitorganisation für das fliegende Personal der Zivilluftfahrt

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 2 bis 3 und Anhang

Nr. 2003/88

Richtlinie 2003/88/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. November 2003 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 19, 21 bis 24 und 26 bis 29

G. Verbraucherschutz

Nr. 90/314

Richtlinie 90/314/EWG des Rates vom 13. Juni 1990 über Pauschalreisen

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 10

Nr. 95/46

Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 34

Nr. 2027/97

Verordnung (EG) Nr. 2027/97 des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen, geändert durch

- Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2027/97

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 8

Nr. 261/2004

Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annahme oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 17

Nr. 1107/2006

Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 17, Anhänge I und II

H. Sonstige Rechtsvorschriften

Nr. 80/2009

Verordnung (EG) Nr. 80/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Januar 2009 über einen Verhaltenskodex in Bezug auf Computerreservierungssysteme und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 2299/89 des Rates

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 18, Anhänge I und II

ANHANG IV

Liste der anderen Staaten nach Artikel 3 und 4 sowie Anhang I dieses Abkommens

1. Republik Island (gemäß dem Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum);
 2. Fürstentum Liechtenstein (gemäß dem Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum);
 3. Königreich Norwegen (gemäß dem Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum);
 4. Schweizerische Eidgenossenschaft (gemäß dem Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft).
-