



**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 23. April 2014  
(OR. en)**

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2014/0008 (NLE)**

---

**8290/14  
ADD 1**

**AVIATION 88  
NIS 19**

**VORSCHLAG**

---

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Empfänger:	Herr Uwe CORSEPIUS, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2014) 18 final - ANNEX 1
Betr.:	ANHANG Entwurf des Abkommens über den gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten und der Ukraine zum Vorschlag für einen Beschluss des Rates über die Unterzeichnung des Abkommens über den gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten und der Ukraine im Namen der Europäischen Union und die vorläufige Anwendung dieses Abkommens

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument **COM(2014) 18 final - ANNEX 1**.

---

Anl.: **COM(2014) 18 final - ANNEX 1**



Straßburg, den 15.4.2014  
COM(2014) 18 final

ANNEX 1

## **ANHANG**

**Entwurf des Abkommens über den gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten und der Ukraine**

**zum**

**Vorschlag für einen Beschluss des Rates**

**über die Unterzeichnung des Abkommens über den gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten und der Ukraine im Namen der Europäischen Union und die vorläufige Anwendung dieses Abkommens**

ANHANG

Entwurf

**ABKOMMEN ÜBER EINEN GEMEINSAMEN  
LUFTVERKEHRSRAUM**

**ZWISCHEN DER EUROPÄISCHEN UNION UND IHREN  
MITGLIEDSTAATEN**

**UND DER UKRAINE**

DAS KÖNIGREICH BELGIEN,

DIE REPUBLIK BULGARIEN,

DIE REPUBLIK KROATIEN,

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,

UNGARN,

DIE REPUBLIK 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 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 EU-  
Mitgliedstaaten“), und

DIE EUROPÄISCHE UNION (nachstehend „die Union“, „die Europäische  
Union oder „die EU“) einerseits,

und

DIE UKRAINE andererseits,

alle oben Genannten zusammen nachstehend bezeichnet als „die Parteien“ –

VON DEM WUNSCH GELEITET, einen gemeinsamen Luftverkehrsraum zu schaffen, beruhend auf beiderseitigem Zugang zu den Luftverkehrsmärkten der Parteien bei gleichen Wettbewerbsbedingungen und Einhaltung derselben Vorschriften, – auch in den Bereichen Flugsicherheit, Luftsicherheit, Flugverkehrsmanagement, Harmonisierung der Sozialvorschriften und Umwelt,

IN ANERKENNUNG des integrierten Charakters der internationalen Zivilluftfahrt und der Rechte und Pflichten der Ukraine und der EU-Mitgliedstaaten aufgrund ihrer Mitgliedschaft bei internationalen Luftfahrtorganisationen, insbesondere bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation und der Europäischen Organisation für Flugsicherung sowie bei internationalen Übereinkünften mit Dritten und internationalen Organisationen,

VON DEM WUNSCH GELEITET, die Beziehungen zwischen den Parteien im Bereich des Luftverkehrs, einschließlich der industriellen Zusammenarbeit, zu vertiefen und auf dem Rahmen der bestehenden Luftverkehrsabkommen aufzubauen, um die Verbindungen zwischen den Parteien in Wirtschaft, Kultur und Verkehr auszubauen,

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 Luftverkehrsdienste entsprechen,

IN ANERKENNUNG der Bedeutung des Luftverkehrs für die Förderung von Handel, Fremdenverkehr und Investitionen,

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

IN ANBETRACHT DESSEN, dass es aufgrund des Abkommens über Partnerschaft und Zusammenarbeit zwischen den Europäischen Gemeinschaften und ihren Mitgliedstaaten und der Ukraine möglich ist, zur Sicherstellung einer koordinierten Entwicklung des Verkehrs zwischen den Vertragsparteien, die ihren wirtschaftlichen Bedürfnissen entspricht, die Bedingungen für den gegenseitigen Marktzugang und die Erbringung von Dienstleistungen im Luftverkehr, in Sonderabkommen zu behandeln;

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

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

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

IN DEM EINVERNEHMEN, dass es angemessen ist, die Regeln für den gemeinsamen Luftverkehrsraum auf die einschlägigen Rechtsvorschriften der Europäischen Union zu stützen, die in Anhang I zu diesem Abkommen aufgeführt sind, unbeschadet der Bestimmungen des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (die EU-Verträge) sowie der Verfassung der Ukraine,

UNTER VERWEIS AUF DIE TATSACHE, dass die Ukraine beabsichtigt, in ihre Rechtsvorschriften für den Luftverkehr die entsprechenden Anforderungen und Standards der Europäischen Union aufzunehmen, auch im Hinblick auf künftige legislative Entwicklungen in der EU,

VON DEM WUNSCH 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,

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

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

IN ANERKENNUNG der Bedeutung einer angemessenen Unterstützung in dieser Hinsicht,

UNTER HERVORHEBUNG DER TATSACHE, dass Luftfahrtunternehmen im Hinblick auf ihren Zugang zu Luftverkehrsinfrastrukturen transparent und diskriminierungsfrei behandelt werden sollten, insbesondere in Fällen, wo diese Infrastrukturen begrenzt sind, einschließlich, jedoch nicht darauf beschränkt, des Zugangs zu Flughäfen,

VON DEM WUNSCH GELEITET, gleiche Wettbewerbsbedingungen für Luftfahrtunternehmen zu gewährleisten und ihren Luftfahrtunternehmen faire und gleiche Chancen für die Erbringung der vereinbarten Luftverkehrsdienste einzuräumen,

IN ANERKENNUNG der Tatsache, dass staatliche 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,

UNTER WÜRDIGUNG des laufenden Dialogs zwischen den Parteien zur Vertiefung ihrer Beziehungen in anderen Bereichen, insbesondere zur Erleichterung des Personenverkehrs,

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

## TITEL I

### ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

#### ARTIKEL 1

#### ZIELE UND ANWENDUNGSBEREICH

Ziel dieses Abkommens ist die schrittweise Schaffung eines gemeinsamen Luftverkehrsraums zwischen der Europäischen Union, ihren Mitgliedstaaten und der Ukraine, der insbesondere auf einheitlichen Vorschriften in den Bereichen Flugsicherheit, Luftsicherheit, Flugverkehrsmanagement, Umwelt, Verbraucherschutz, Computerreservierungssysteme und soziale Aspekte beruht. Zu diesem Zweck werden in diesem Abkommen die Vorschriften, technischen Anforderungen, Verwaltungsverfahren, grundlegenden Betriebsstandards, und Durchführungsvorschriften festgelegt, die unter den ebenfalls nachstehend festgelegten Bedingungen zwischen den Parteien Anwendung finden.

Grundlage für diesen gemeinsamen Luftverkehrsraum sind der freie Zugang zum Luftverkehrsmarkt und einheitliche Wettbewerbsbedingungen.

## **ARTIKEL 2**

### **BEGRIFFSBESTIMMUNGEN**

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

1. „Vereinbarte Dienste“ und „festgelegte Strecken“ den internationalen Luftverkehr gemäß Artikel 16 (Gewährung von Rechten) und Anhang II dieses Abkommens;
2. „Abkommen“ das vorliegende Abkommen, seine Anhänge sowie alle diesbezüglichen Änderungen;
3. „Luftverkehr“ die 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. „Luftfahrtunternehmen“ eine Gesellschaft oder ein Unternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung oder einer gleichwertigen Genehmigung;
5. „zuständige Behörden“ die Regierungsbehörden oder öffentlichen Stellen, die für die Verwaltungsfunktionen im Rahmen dieses Abkommens zuständig sind;
6. „Gesellschaften oder Unternehmen“ juristische Personen des bürgerlichen Rechts oder des Handelsrechts einschließlich von Genossenschaften und sonstigen juristischen Personen des öffentlichen



und privaten Rechts mit Ausnahme derjenigen, die keinen Erwerbszweck verfolgen;

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(a) des ICAO-Abkommens in Kraft getreten sind und sowohl von der Ukraine als auch einem EU-Mitgliedstaat oder den EU-Mitgliedstaaten ratifiziert wurden,sowie
  - b) aller Anhänge oder diesbezüglichen Änderungen, die gemäß Artikel 90 des ICAO-Abkommens angenommen wurden, soweit diese zu einem bestimmten Zeitpunkt sowohl für die Ukraine als auch für einen EU-Mitgliedstaat oder die EU-Mitgliedstaaten gelten;
8. „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 Kosovo<sup>1</sup> zur Schaffung eines gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums;
9. „EASA“ die Europäische Agentur für Flugsicherheit, gegründet gemäß der 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;
10. „effektive Kontrolle“ eine Beziehung, die durch Rechte, Verträge oder andere Mittel, die einzeln oder zusammen und unter Berücksichtigung der tatsächlichen und rechtlichen Umstände die Möglichkeit bieten,

---

<sup>1</sup> Diese Bezeichnung berührt nicht die Standpunkte zum Status und steht im Einklang mit der Resolution 1244/99 des VN-Sicherheitsrates und dem Gutachten des Internationalen Gerichtshofs zur Unabhängigkeitserklärung des Kosovos.

unmittelbar oder mittelbar einen bestimmenden Einfluss auf ein Unternehmen auszuüben, begründet ist, insbesondere durch

- a) das Recht, die Gesamtheit oder Teile des Vermögens eines Unternehmens zu nutzen,
  - b) Rechte oder Verträge, die einen bestimmenden Einfluss auf die Zusammensetzung, das Abstimmungsverhalten oder die Beschlüsse der Organe des Unternehmens oder in anderer Weise einen bestimmenden Einfluss auf die Führung der Unternehmensgeschäfte gewähren;
11. „effektive Regulierungsaufsicht“ die ständige Überprüfung der Einhaltung der für den Betrieb internationaler Luftverkehrsdienste geltenden Kriterien, auf deren Grundlage die Erteilung der Betriebsgenehmigung oder -erlaubnis erfolgte, seitens des jeweiligen Luftfahrtunternehmens in Übereinstimmung mit den einschlägigen nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften durch die zuständige Genehmigungsbehörde einer Partei, die einem Luftfahrtunternehmen eine Betriebsgenehmigung oder -erlaubnis erteilt hat, wobei die zuständige Behörde die angemessene Aufsicht im Hinblick auf Flug- und Luftsicherheit mindestens in Übereinstimmung mit den ICAO-Normen aufrecht erhält;
  12. „EU-Verträge“ den Vertrag über die Europäische Union und den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union;
  13. „EU-Mitgliedstaat“ einen Mitgliedstaat der Europäischen Union;
  14. „Eignung“ das Kriterium, ob ein Luftfahrtunternehmen zur Durchführung internationaler Luftverkehrsdienste geeignet ist, das heißt über eine ausreichende Finanzfähigkeit und angemessene Managementenerfahrung verfügt und zur Einhaltung der Rechtsvorschriften, Bestimmungen und Anforderungen, die für den Betrieb solcher Dienste gelten, disponiert ist;
  15. „Recht der 5. Freiheit“ das Recht oder Vorrecht, das ein Staat („gewährender Staat“) den Luftfahrtunternehmen eines anderen Staates („Empfängerstaat“) gewährt, um internationale Luftverkehrsdienste zwischen dem Gebiet des gewährenden Staates und dem Gebiet eines Drittstaates durchzuführen, vorbehaltlich der Bedingung, dass solche

Luftverkehrsdienste im Gebiet des Empfängerstaates beginnen oder enden;

16. „Vollkosten“ die Kosten der Dienstleistung zuzüglich einer angemessenen Gebühr für Verwaltungsgemeinkosten, und – soweit zutreffend – etwaige anwendbare Gebühren für Umweltkosten, soweit diese ohne Ansehen der Staatszugehörigkeit angewandt werden;
17. „ICAO“ die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation, die aufgrund des ICAO-Abkommens eingerichtet wurde;
18. „Internationaler Luftverkehr“ den Luftverkehr zwischen Punkten in mindestens zwei Staaten;
19. „Intermodale Beförderung“ die öffentlich angebotene entgeltliche Beförderung von Personen, Gepäck, Fracht und Post mit Luftfahrzeugen und einem oder mehreren Landverkehrsmitteln, entweder getrennt oder zusammen;
20. „Maßnahme“ jede von einer Partei getroffene Maßnahme unabhängig davon, ob sie in Form eines Gesetzes, einer sonstigen Vorschrift, einer Regel, eines Verfahrens, eines Beschlusses, eines Verwaltungsakts oder in sonstiger Form getroffen wird;
21. „Staatsangehöriger“:
  - a) jede natürliche Person mit ukrainischer Staatsangehörigkeit im Fall der Ukraine, oder mit der Staatsangehörigkeit eines EU-Mitgliedstaates im Fall der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten oder
  - b) jede juristische Person i), die sich unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung (im Falle der Ukraine) im Eigentum von ukrainischen Staatsangehörigen oder Unternehmen befindet und von diesen jederzeit effektiv kontrolliert wird, oder (im Fall der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten) im Eigentum von Staatsangehörigen oder Unternehmen eines EU-Mitgliedstaats oder eines anderen in Anhang V aufgeführten Staates befindet und von diesen jederzeit effektiv kontrolliert wird und ii) deren Hauptgeschäftssitz in der Ukraine (im Falle der Ukraine) oder in einem EU-Mitgliedstaat (im Falle der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten) liegt;

22. „Staatszugehörigkeit“ bei Bezugnahme auf ein Luftfahrtunternehmen das Kriterium, ob ein Luftfahrtunternehmen Anforderungen hinsichtlich Punkten wie Eigentum, effektive Kontrolle und Hauptgeschäftssitz erfüllt;
23. „Betriebsgenehmigung“:
- a) im Falle der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten eine Genehmigung, die einer Gesellschaft oder einem Unternehmen von der zuständigen Genehmigungsbehörde erteilt wird, um dieser bzw. diesem die Erbringung von Luftverkehrsdiensten in Übereinstimmung mit den einschlägigen EU-Rechtsvorschriften zu gestatten, und
  - b) im Falle der Ukraine eine Genehmigung für die Beförderung von Fluggästen und/oder Fracht auf der Grundlage der einschlägigen Rechtsvorschriften der Ukraine;
24. „Preis“:
- a) „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, sowie
  - b) „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;
25. „Partnerschafts- und Kooperationsabkommen“ das Abkommen über Partnerschaft und Zusammenarbeit zwischen den Europäischen Gemeinschaften und ihren Mitgliedstaaten und der Ukraine, unterzeichnet am 14. Juni 1994 in Luxemburg, sowie etwaige Nachfolgeinstrumente;
26. „Hauptgeschäftssitz“ die Hauptverwaltung oder der eingetragene Sitz eines Luftfahrtunternehmens, wo die wichtigsten Finanzfunktionen und

die betriebliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen, einschließlich der Leitungsaufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, ausgeübt werden;

27. „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. Die Luftfahrtunternehmen können von der betreffenden Partei einen Ausgleich für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erhalten;
28. „SESAR“ das ATM-Forschungsprogramm für den einheitlichen europäischen Luftraum bzw. die technische Komponente des einheitlichen europäischen Luftraums, mit der in der EU bis 2020 eine hochleistungsfähige Flugsicherungsinfrastruktur geschaffen werden soll, um eine sichere und umweltfreundliche Entwicklung des Luftverkehrs zu ermöglichen;
29. „Subvention“ einen 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 erwirbt, 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 in keiner Weise von den Praktiken unterscheiden, die normalerweise von Regierungen ausgeübt werden;

und dadurch ein Vorteil gewährt wird;

30. „Parteien“ die Europäische Union oder ihre Mitgliedstaaten bzw. die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten, entsprechend ihren jeweiligen Befugnissen auf der einen Seite und die Ukraine auf der anderen Seite;
31. „Gebiet“ für die Ukraine die Landgebiete und daran angrenzende Hoheitsgewässer unter ihrer Souveränität, ihrem 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 von 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. Die Anwendung wird durch die Anwendung der EU-Rechtsvorschriften auf den Flughafen von Gibraltar bestimmt. Die Ukraine ist über den Umfang der Anwendung zu unterrichten;
32. „Transit-Abkommen“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete International Air Services Transit Agreement; sowie
33. „Benutzungsgebühr“ eine den Luftfahrtunternehmen von der zuständigen Behörde auferlegte oder von dieser Behörde gestattete Gebühr für die Nutzung von Einrichtungen und Diensten durch Luftfahrzeuge, ihre Besatzungen, Fluggäste, Fracht und Post, die die Flugsicherung (auch im Falle von Überflügen), die Flugverkehrskontrolle sowie die Flughafen- und Luftsicherheit betreffen.

### **ARTIKEL 3**

#### **DURCHFÜHRUNG DES ABKOMMENS**

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. Die Durchführung der oben genannten Maßnahmen berührt nicht die Rechte und Pflichten der Parteien aufgrund ihrer Beteiligung an internationalen Organisationen und/oder internationalen Übereinkünften, insbesondere ICAO-Abkommen und Transit-Abkommen.
3. Bei der Anwendung der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Grundsätze
  - a) heben die Parteien im Anwendungsbereich dieses Abkommens alle unilateralen administrativen, technischen oder sonstigen Maßnahmen auf, die eine indirekte Einschränkung darstellen und diskriminierende Wirkung auf die Bereitstellung der Luftverkehrsdienste im Rahmen dieses Abkommens haben könnten; und
  - b) wenden die Parteien im Anwendungsbereich dieses Abkommens keine administrativen, technischen oder legislativen Maßnahmen an, die diskriminierende Wirkung in Bezug auf Staatsangehörige, Gesellschaften oder Unternehmen der anderen Partei bei der Bereitstellung von Luftverkehrsdiensten im Rahmen dieses Abkommens haben könnten.

#### **ARTIKEL 4**

#### **NICHTDISKRIMINIERUNG**

Im Anwendungsbereich dieses Abkommens ist unbeschadet besonderer Bestimmungen des Abkommens jegliche Diskriminierung auf Grund der Nationalität verboten.

#### **TITEL II**

#### **REGULIERUNGSZUSAMMENARBEIT**

#### **ARTIKEL 5**

## **ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE DER REGULIERUNGSZUSAMMENARBEIT**

1. Die Parteien arbeiten in jeder möglichen Weise zusammen, um zu gewährleisten, dass die Ukraine die in Anhang I dieses Abkommens aufgeführten Anforderungen und Standards der Europäischen Union in ihre Rechtsvorschriften übernimmt und anwendet; dies geschieht im Wege:
  - a) regelmäßiger Konsultationen im Rahmen des in Artikel 29 (Gemeinsamer Ausschuss) genannten Gemeinsamen Ausschusses zur Auslegung der in Absatz 1 dieses Artikels genannten EU-Rechtsvorschriften im Hinblick auf Flug- und Luftsicherheit, Flugverkehrsmanagement, Umweltschutz, Marktzugang und zugehörige Fragen, soziale Aspekte, Verbraucherschutz und andere unter das Abkommen fallende Angelegenheiten;
  - b) der Bereitstellung angemessener Unterstützung in spezifischen von den Parteien ermittelten Bereichen;
  - c) Konsultationen und den Austausch von Informationen zu neuen Rechtsvorschriften gemäß Artikel 15 (Neue Rechtsvorschriften) dieses Abkommens.
2. Die Ukraine trifft die erforderlichen Maßnahmen, um die in Anhang I dieses Abkommens aufgeführten Anforderungen und Standards der Europäischen Union in Einklang mit den in Artikel 33 (Übergangsregelungen) und in dem damit verbundenen Anhang III festgelegten Übergangsregelungen in das ukrainische Recht zu übernehmen und anzuwenden.
3. Die Parteien unterrichten einander unverzüglich durch den in Artikel 29 (Gemeinsamer Ausschuss) dieses Abkommens genannten Gemeinsamen Ausschuss über ihre jeweils zuständigen Behörden in den Bereichen Sicherheitsaufsicht, Lufttüchtigkeit, Zulassung von Luftfahrtunternehmen, Flughafenanangelegenheiten, Luftsicherheit, Flugverkehrsmanagement und Untersuchung von Unfällen und Störungen, Festlegung von Flugsicherungs- und Flughafengebühren.

### **ARTIKEL 6**

#### **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 7**

### **FLUGSICHERHEIT**

1. Vorbehaltlich der Übergangsbestimmungen in Anhang III handeln die Parteien in Einklang mit ihren jeweiligen Rechtsvorschriften im Hinblick auf die Anforderungen und Standards betreffend die Flugsicherheit, die in Teil C von Anhang I aufgeführt sind.
2. In Einklang mit den in Anhang III dieses Abkommens festgelegten Übergangsbestimmungen nimmt die Ukraine, wie im ICAO-Abkommen vorgesehen, die Funktionen und Aufgaben des Entwurfs-, Herstellungs-, Eintragungs- und Betreiberstaats wahr und übernimmt die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Anforderungen und Standards in ihre Rechtsvorschriften und wendet sie effektiv an.
3. Die Parteien arbeiten zusammen, um zu gewährleisten, dass die Ukraine ihre Rechtsvorschriften, die mit dem Ziel verabschiedet wurden, die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Anforderungen und Standards zu übernehmen, effektiv anwendet. Zu diesem Zweck wird die Ukraine mit Inkrafttreten dieses Abkommens als Beobachter an den Arbeiten der EASA beteiligt, wie in Anhang VI dieses Abkommens vorgesehen.
4. Zur Gewährleistung des Betriebs der aufgrund von Artikel 16 (Gewährung von Rechten) Unterabsatz 1 Buchstaben a, b, c und d dieses Abkommens vereinbarten Dienste erkennt jede Partei Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine, die jeweils von ihnen erteilt oder als gültig anerkannt wurden und noch Gültigkeit besitzen, als gültig an, vorausgesetzt, dass die Bedingungen für solche Zeugnisse und Erlaubnisscheine mindestens den aufgrund des ICAO-Abkommens festgelegten Mindestanforderungen entsprechen.
5. Die Anerkennung der in Anhang IV Abschnitt I dieses Abkommens genannten von der Ukraine erteilten Zeugnisse und Bescheinigungen durch die EU-Mitgliedstaaten erfolgt in Einklang mit den Bestimmungen von Anhang III dieses Abkommens.
6. Die Parteien arbeiten zusammen im Hinblick auf die Konvergenz der Zertifizierungssysteme in den Bereichen der Erstbescheinigung und der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit.
7. 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.

8. Die Parteien tauschen Informationen aus, einschließlich etwaiger Feststellungen, die bei Vorfeldinspektionen in Einklang mit Absatz 7 dieses Artikels durch die einschlägigen Verfahren ermittelt wurden.
9. Die zuständigen Behörden einer Partei können jederzeit um Konsultationen mit den zuständigen Behörden der anderen Partei über die von der anderen Partei aufrecht erhaltenen Sicherheitsstandards ersuchen, auch in anderen Bereichen als jenen, die durch die in Anhang I dieses Abkommens aufgeführten Rechtsvorschriften abgedeckt werden, oder zu Feststellungen, die sich bei Vorfeldinspektionen ergeben haben. Die Konsultationen finden binnen dreißig (30) Tagen nach diesem Ersuchen statt.
10. Nichts in diesem Übereinkommen ist so auszulegen, dass die Befugnisse einer Partei beschränkt werden, alle angemessenen und unmittelbaren Maßnahmen zu ergreifen, wenn sie feststellt, dass ein Luftfahrzeug, Erzeugnis oder eine Dienstleistung
  - a) die gemäß dem ICAO-Abkommen festgelegten Mindestnormen oder die in Teil C von Anhang I dieses Abkommens aufgeführten Anforderungen und Standards – je nachdem, welches zutreffend ist – nicht erfüllt,
  - b) Anlass zu ernststen Bedenken – aufgrund einer Inspektion im Sinne von Absatz 7 – geben, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht die nach dem ICAO-Abkommen festgelegten Mindestnormen oder den in Teil C von Anhang I dieses Abkommens aufgeführten Anforderungen und Standards, je nachdem, welches zutreffend ist, erfüllt, oder
  - c) Anlass zu ernststen Bedenken gibt, dass Mindestnormen gemäß dem ICAO-Abkommen oder den in Teil C von Anhang I aufgeführten Anforderungen und Standards, je nachdem, welches zutreffend ist, festgelegt wurden, nicht wirksam aufrecht erhalten und verwaltet werden.

11. Ergreift eine Partei Maßnahmen nach Absatz 10, unterrichtet sie unverzüglich die zuständigen Behörden der anderen Partei davon und begründet ihre Maßnahmen.
12. Werden Maßnahmen in Anwendung von Absatz 10 nicht aufgehoben, obwohl die Grundlage für ihr Ergreifen entfallen ist, kann jede Partei die Angelegenheit dem Gemeinsamen Ausschuss vorlegen.
13. Alle Änderungen der nationalen Rechtsvorschriften im Hinblick auf den Status der zuständigen Behörden der Ukraine oder zuständige Behörden der EU-Mitgliedstaaten sind von der betreffenden Partei den anderen Parteien unverzüglich mitzuteilen.

## ARTIKEL 8

### LUFTSICHERHEIT

1. Die Ukraine übernimmt die Bestimmungen des ECAC-Dokuments 30 Teil II (ECAC: Zivilluftfahrt-Konferenz) in ihre Rechtsvorschriften und wendet sie effektiv an, dies geschieht in Einklang mit den in Anhang III dieses Abkommens festgelegten Übergangsbestimmungen. Im Kontext der in Artikel 33 (Übergangsregelungen) Absatz 2 dieses Abkommens vorgesehenen Bewertungen können Inspektoren der Europäischen Kommission als Beobachter an den von den zuständigen ukrainischen Behörden an Flughäfen durchgeführten Inspektionen im Hoheitsgebiet der Ukraine teilnehmen; die Modalitäten hierfür sind von den Parteien zu vereinbaren. Dieses Abkommen berührt nicht die Rechte und Pflichten der Ukraine und der EU-Mitgliedstaaten aufgrund von Anhang 17 des ICAO-Abkommens.
2. 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.
3. 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.

4. Die Parteien handeln in ihren beiderseitigen Beziehungen entsprechend den Richtlinien zur Luftsicherheit und, soweit sie von ihnen angewandt werden, den Empfehlungen, die von der ICAO festgelegt und dem ICAO-Abkommen 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.
5. 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 Handgepäckes, die Durchsuchung von aufgegebenem Gepäck, Sicherheitskontrollen der Fracht und Post vor dem Einsteigen bzw. Einladen in das Luftfahrzeug sowie Sicherheitskontrollen für Bordvorräte und Flughafenlieferungen und Zugangskontrollen und die Durchsuchung von anderen Personen als Fluggästen beim Betreten von Sicherheitsbereichen ergriffen werden. Diese Maßnahmen sind bei Bedarf anzupassen, um Schwachstellen zu beseitigen und Bedrohungen für die Zivilluftfahrt zu begegnen. Die Parteien vereinbaren, dass ihre Luftfahrtunternehmen verpflichtet werden können, die in Absatz 4 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.
6. 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 Luftverkehrsdienste haben könnten. Jede Vertragspartei kann gemäß Artikel 29 (Gemeinsamer Ausschuss) eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beantragen, um solche Sicherheitsmaßnahmen zu erörtern.
7. 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.

8. 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.
9. 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.
10. Unbeschadet des Artikels 19 (Verweigerung, Widerruf, Aussetzung oder Einschränkung von Genehmigungen oder technischen Zulassungen) stellt die Tatsache, dass innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Eingang eines solchen Antrags keine zufrieden stellende 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.
11. Wenn eine unmittelbare und außergewöhnliche Notlage dies erfordert, kann eine Partei vor Ablauf von fünfzehn (15) Tagen vorläufige Maßnahmen treffen.
12. Die nach Absatz 10 oder 11 getroffenen Maßnahmen werden eingestellt, wenn die andere Partei den Bestimmungen dieses Artikels umfassend nachkommt.

## **ARTIKEL 9**

### **FLUGVERKEHRSMANAGEMENT**

1. Vorbehaltlich der Übergangsbestimmungen in Anhang III handeln die Parteien in Einklang mit ihren jeweiligen Rechtsvorschriften im Hinblick auf die Anforderungen und Standards betreffend das Flugverkehrsmanagement, die in Teil B von Anhang I aufgeführt sind.

2. Die Ukraine nimmt die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Anforderungen und Standards in ihre Rechtsvorschriften auf und wendet sie effektiv an, dies geschieht in Einklang mit den in Anhang III dieses Abkommens festgelegten Übergangsbestimmungen.
3. Die Parteien arbeiten auf dem Gebiet des Flugverkehrsmanagements zusammen, um zu gewährleisten, dass die Ukraine ihre Rechtsvorschriften, die mit dem Ziel verabschiedet wurden, die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Anforderungen und Standards einzubeziehen, effektiv anwendet, und um den einheitlichen europäischen Luftraum auf die Ukraine auszudehnen mit dem Ziel, die derzeitigen Sicherheitsstandards und die Gesamteffizienz des allgemeinen Flugbetriebs in Europa zu steigern, die Flugsicherungskapazität zu optimieren, Verspätungen zu minimieren und die Umwelteffizienz zu erhöhen.
4. Zu diesem Zweck wird die Ukraine mit dem Inkrafttreten dieses Abkommens als Beobachter an den Arbeiten des Ausschusses für den einheitlichen Luftraum beteiligt und die zuständigen Stellen und/oder Behörden der Ukraine werden im Hinblick auf SESAR in Einklang mit den einschlägigen Rechtsvorschriften auf einer diskriminierungsfreien Grundlage durch geeignete Koordinierung einbezogen.
5. Der Gemeinsame Ausschuss ist für die Beobachtung und Erleichterung der Zusammenarbeit im Bereich des Flugverkehrsmanagements zuständig.
6. Um die Anwendung der Rechtsvorschriften für den einheitlichen europäischen Luftraum zu erleichtern,
  - a) trifft die Ukraine geeignete Maßnahmen, um ihre institutionellen Strukturen für das Flugverkehrsmanagement an den einheitlichen Luftraum anzupassen und
  - b) die Europäische Union erleichtert die Beteiligung der Ukraine an operationellen Tätigkeiten im Bereich der Flugsicherungsdienste, der Luftraumnutzung und der Interoperabilität, die sich aus dem einheitlichen Luftraum ergeben.
7. Dieses Abkommen schränkt in keiner Weise die Rechte und Pflichten der Ukraine im Rahmen des ICAO-Abkommens sowie geltender und vom ICAO-Rat genehmigter regionaler Luftverkehrsabkommen ein. Nach Inkrafttreten dieses Abkommens sollten alle nachfolgend



geschlossenen regionalen Abkommen den Bestimmungen dieses Abkommens entsprechen.

8. Im Hinblick auf die Erhaltung eines hohen Sicherheitsniveaus, die Maximierung der Luftraumkapazität und die Effizienz des Flugverkehrsmanagements und unter Beachtung der in Anhang III dieses Abkommens festgelegten Übergangsbestimmungen organisiert die Ukraine den Luftraum in ihrer Zuständigkeit entsprechend den EU-Anforderungen, die für die Einrichtung funktionaler Luftraumblöcke (FAB) gelten, wie in Teil B von Anhang I dieses Abkommens aufgeführt.

Die Parteien arbeiten zusammen, um die mögliche Integration des Luftraums in der Zuständigkeit der Ukraine in einen FAB in Einklang mit dem EU-Recht und unter Berücksichtigung des operationellen Nutzens einer solchen Integration zu erörtern.

9. Die Anerkennung der einschlägigen in Anhang IV Abschnitt 2 dieses Abkommens genannten von der Ukraine erteilten Zeugnisse und Bescheinigungen durch die EU-Mitgliedstaaten erfolgt in Einklang mit den Bestimmungen von Anhang III dieses Abkommens.

## **ARTIKEL 10**

### **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 III handeln die Parteien in Einklang mit ihren jeweiligen Rechtsvorschriften im Hinblick auf die Anforderungen und Standards betreffend die Umwelt, die in Teil D von Anhang I aufgeführt sind.
3. Die Ukraine nimmt die in Absatz 2 dieses Artikels genannten Anforderungen und Standards in ihre Rechtsvorschriften auf und wendet sie effektiv an, dies geschieht in Einklang mit den in Anhang III dieses Abkommens festgelegten Übergangsbestimmungen.
4. Die Parteien arbeiten zusammen, um zu gewährleisten, dass die Ukraine ihre Rechtsvorschriften, die mit dem Ziel verabschiedet wurden, die in Absatz 2 dieses Artikels genannten Anforderungen und Standards

einzubeziehen, effektiv anwendet, und anerkennen die Bedeutung der Zusammenarbeit, auch im Rahmen multilateraler Diskussionen, um den Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt zu begegnen, und um zu gewährleisten, dass etwaige Abhilfemaßnahmen voll in Einklang mit den Zielen dieses Abkommens stehen.

5. Dieses Abkommen schränkt in keiner Weise das Recht der zuständigen Behörden einer Partei ein, alle geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, um Umweltauswirkungen des Luftverkehrs zu verhindern oder anderweitig gegen sie vorzugehen, soweit diese Maßnahmen ohne Ansehen der Staatszugehörigkeit angewendet werden und gänzlich mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten in Einklang stehen.

## **ARTIKEL 11**

### **VERBRAUCHERSCHUTZ**

1. Vorbehaltlich der Übergangsbestimmungen in Anhang III handeln die Parteien in Einklang mit ihren jeweiligen Rechtsvorschriften im Hinblick auf die Anforderungen und Standards betreffend den Verbraucherschutz, die in Teil F von Anhang I aufgeführt sind.
2. Die Ukraine nimmt die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Anforderungen und Standards in ihre Rechtsvorschriften auf und wendet sie effektiv an, dies geschieht in Einklang mit den in Anhang III dieses Abkommens festgelegten Übergangsbestimmungen.
3. Die Parteien arbeiten zusammen, um zu gewährleisten, dass die Ukraine ihre Rechtsvorschriften, die mit dem Ziel verabschiedet wurden, die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Anforderungen und Standards einzubeziehen, effektiv anwendet.
4. Die Parteien arbeiten auch zusammen, um den Schutz der sich aus diesem Abkommen ergebenden Verbraucherrechte zu gewährleisten.

## **ARTIKEL 12**

### **INDUSTRIELLE ZUSAMMENARBEIT**

1. Die Parteien streben einen Ausbau der industriellen Zusammenarbeit an; insbesondere durch

- i) Entwicklung von Geschäftsbeziehungen zwischen Herstellern von Luftfahrtprodukten beider Seiten;
  - ii) Förderung und Entwicklung gemeinsamer Projekte, deren Ziel die nachhaltige Entwicklung des Luftverkehrssektors ist, einschließlich seiner Infrastruktur;
  - iii) technische Zusammenarbeit zur Anwendung der EU-Standards;
  - iv) Förderung von Chancen für Hersteller und Konstrukteure von Luftfahrtprodukten; sowie
  - v) Förderung von Investitionen im Anwendungsbereich dieses Abkommens.
2. Dieses Abkommen berührt nicht die bestehenden technischen und industriellen Standards der Ukraine für die Herstellung von Luftfahrzeugen und ihren Teilen, die nicht unter Anhang I dieses Abkommens fallen.
  3. Der Gemeinsame Ausschuss überwacht und erleichtert die industrielle Zusammenarbeit.

## **ARTIKEL 13**

### **COMPUTERGESTEUERTE BUCHUNGSSYSTEME**

1. Vorbehaltlich der Übergangsbestimmungen in Anhang III handeln die Parteien in Einklang mit ihren jeweiligen Rechtsvorschriften im Hinblick auf die Anforderungen und Standards betreffend computergesteuerte Buchungssysteme, die in Teil G von Anhang I aufgeführt sind. Die Parteien gewährleisten für die computergesteuerten Buchungssysteme der einen Partei freien Zugang zum Markt der anderen Partei.
2. Die Ukraine nimmt die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Anforderungen und Standards in ihre Rechtsvorschriften auf und wendet sie effektiv an, dies geschieht in Einklang mit den in Anhang III dieses Abkommens festgelegten Übergangsbestimmungen.
3. Die Parteien arbeiten zusammen, um zu gewährleisten, dass die Ukraine ihre Rechtsvorschriften, die mit dem Ziel verabschiedet wurden, die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Anforderungen und Standards einzubeziehen, anwendet.

## **ARTIKEL 14**

### **SOZIALE ASPEKTE**

1. Vorbehaltlich der Übergangsbestimmungen in Anhang III handeln die Parteien in Einklang mit ihren jeweiligen Rechtsvorschriften im Hinblick auf die Anforderungen und Standards betreffend soziale Aspekte, die in Teil E von Anhang I aufgeführt sind.
2. Die Ukraine trifft die erforderlichen Maßnahmen, um die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Anforderungen und Standards in ihre Rechtsvorschriften aufzunehmen und sie effektiv anzuwenden, dies geschieht in Einklang mit den in Anhang III dieses Abkommens festgelegten Übergangsbestimmungen.
3. Die Parteien arbeiten zusammen, um zu gewährleisten, dass die Ukraine ihre Rechtsvorschriften, die mit dem Ziel verabschiedet wurden, die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Anforderungen und Standards einzubeziehen, anwendet.

## **ARTIKEL 15**

### **NEUE RECHTSVORSCHRIFTEN**

1. Nach diesem Abkommen bleibt es jeder Partei unbenommen, vorbehaltlich der Einhaltung des Grundsatzes der Nichtdiskriminierung und der Bestimmungen dieses Artikels und des Artikels 4 (Nichtdiskriminierung) dieses Abkommens im Luftfahrtbereich oder einem damit zusammenhängenden, in Anhang I aufgeführten Bereich einseitig neue Rechtsvorschriften zu erlassen oder ihre geltenden Rechtsvorschriften zu ändern.
2. Wenn eine Partei den Erlass neuer Rechtsvorschriften innerhalb des Anwendungsbereichs dieses Abkommens oder eine Änderung ihrer bestehenden Rechtsvorschriften in Erwägung zieht, unterrichtet sie die andere Partei. Auf Antrag einer Partei führt der Gemeinsame Ausschuss danach innerhalb von zwei Monaten einen Meinungsaustausch über die Auswirkungen solcher neuen oder geänderten Rechtsvorschriften auf das ordnungsgemäße Funktionieren dieses Abkommens durch.
3. Der Gemeinsame Ausschuss

- (a) fasst einen Beschluss zur Änderung von Anhang I, um darin gegebenenfalls auf der Grundlage der Gegenseitigkeit die betreffenden neuen oder geänderten Rechtsvorschriften aufzunehmen, oder
- (b) fasst einen Beschluss, dass die betreffenden neuen oder geänderten Rechtsvorschriften als mit diesem Abkommen vereinbar anzusehen sind, oder
- (c) empfiehlt andere Maßnahmen zur Gewährleistung des ordnungsgemäßen Funktionierens dieses Abkommens, die innerhalb einer annehmbaren Frist zu verabschieden sind.

### TITEL III

## WIRTSCHAFTLICHE BESTIMMUNGEN

### ARTIKEL 16

#### GEWÄHRUNG VON RECHTEN

1. Die Parteien gewähren einander gemäß Anhang II und Anhang III dieses Abkommens 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, sowie
  - d) die in diesem Abkommen anderweitig festgelegten Rechte.
2. Aus diesem Absatz kann nicht das Recht für ukrainische Luftfahrtunternehmen abgeleitet werden, im Hoheitsgebiet eines EU-Mitgliedstaates Fluggäste, Gepäck, Fracht und/oder Post an Bord zu

nehmen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein anderer Punkt im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaates ist.

## **ARTIKEL 17**

### **GENEHMIGUNGEN UND TECHNISCHE ZULASSUNGEN**

Bei Eingang von Anträgen von Luftfahrtunternehmen einer Partei für Betriebsgenehmigungen oder technische Zulassungen, die in der für Betriebsgenehmigungen oder technische Zulassungen vorgeschriebenen Form und Weise eingereicht werden sollten, gewähren die zuständigen Behörden der anderen Partei die entsprechenden Genehmigungen mit möglichst geringer verfahrensbedingter Zeitverzögerung, wenn:

- a) im Fall eines Luftfahrtunternehmens der Ukraine:
  - das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz in der Ukraine hat und über ein gültiges Betriebszeugnis in Übereinstimmung mit den geltenden Rechtsvorschriften der Ukraine verfügt, und
  - die effektive Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen von der Ukraine ausgeübt und aufrechterhalten wird und die zuständige Behörde eindeutig angegeben ist und
  - sofern nach Artikel 20 (Investitionen in Luftfahrtunternehmen) nichts anderes bestimmt ist, das Luftfahrtunternehmen direkt oder mehrheitlich im Eigentum der Ukraine und/oder ihrer Staatsangehörigen steht oder der effektiven Kontrolle der Ukraine und/oder ihrer Staatsangehörigen unterliegt;
- b) im Fall eines Luftfahrtunternehmens der Europäischen Union:
  - das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz im Hoheitsgebiet eines EU-Mitgliedstaats hat, in dem die EU-Verträge gelten, und über eine Betriebsgenehmigung gemäß geltendem EU-Recht 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 20 (Investitionen in Luftfahrtunternehmen) nichts anderes bestimmt ist, das Luftfahrtunternehmen direkt oder

mehrheitlich im Eigentum von EU-Mitgliedstaaten und/oder ihrer Staatsangehöriger oder der anderen in Anhang V aufgeführten Staaten und/oder ihrer Staatsangehörigen steht und ihrer effektiven Kontrolle unterliegt;

- c) das betreffende Luftfahrtunternehmen die in Artikel 6 (Einhaltung von Rechtsvorschriften) genannten Rechts- und Verwaltungsvorschriften einhält und
- d) die Bestimmungen in Artikel 7 (Flugsicherheit) und Artikel 8 (Luftsicherheit) dieses Abkommens eingehalten und angewendet werden.

## **ARTIKEL 18**

### **GEGENSEITIGE ANERKENNUNG DER REGULIERUNGSFESTSTELLUNGEN**

#### **HINSICHTLICH DER EIGNUNG UND STAATSANGEHÖRIGKEIT VON LUFTUNTERNEHMEN**

1. Nach Empfang des Antrags auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung oder technischen Zulassung 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 handle es sich um Feststellungen ihrer eigenen zuständigen Behörden, und untersuchen diese Angelegenheiten nicht weiter, außer wie nachstehend vorgesehen.
2. Falls die zuständigen Behörden der empfangenden Partei nach Eingang des Antrags auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung oder technischen Zulassung eines Luftfahrtunternehmens oder nach der Erteilung einer solchen Betriebserlaubnis oder technischen Zulassung einen spezifischen und begründeten Anlass für Bedenken haben, dass trotz der Feststellung durch die zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei die in Artikel 17 (Genehmigung und technische Zulassung) für die Erteilung von Genehmigungen oder Erlaubnissen 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 Gemeinsamen Ausschuss damit befassen, der nach Artikel 29 (Gemeinsamer Ausschuss) eingesetzt wurde.

## **ARTIKEL 19**

### **VERWEIGERUNG, WIDERRUF, AUSSETZUNG UND EINSCHRÄNKUNG VON GENEHMIGUNGEN ODER TECHNISCHEN ZULASSUNGEN**

1. Die zuständigen Behörden beider Parteien können Betriebsgenehmigungen oder technische Zulassungen verweigern, widerrufen, aussetzen oder einschränken oder den Betrieb von Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Partei anderweitig aussetzen oder beschränken, wenn

a) im Fall eines Luftfahrtunternehmens der Ukraine:

- das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz nicht in der Ukraine hat und über kein gültiges Betriebszeugnis in Übereinstimmung mit den geltenden Rechtsvorschriften der Ukraine verfügt oder
- die effektive Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen nicht von der Ukraine ausgeübt und aufrechterhalten wird oder die zuständige Behörde nicht eindeutig angegeben ist, oder
- sofern nach Artikel 20 (Investitionen in Luftfahrtunternehmen) nichts anderes bestimmt ist, das Luftfahrtunternehmen nicht direkt oder mehrheitlich im Eigentum der Ukraine und/oder ihrer Staatsangehörigen steht oder der effektiven Kontrolle der Ukraine und/oder ihrer Staatsangehörigen unterliegt.

b) im Fall eines Luftfahrtunternehmens der Europäischen Union

- das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz nicht im Hoheitsgebiet eines EU-Mitgliedstaats hat, in dem die EU-Verträge gelten, oder keine Betriebsgenehmigung gemäß EU-Recht erhalten hat oder
- die effektive Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen nicht von dem für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberscheins zuständigen EU-Mitgliedstaat ausgeübt und aufrecht erhalten wird oder die zuständige Behörde nicht eindeutig angegeben ist oder



- sofern nach Artikel 20 (Investitionen in Luftfahrtunternehmen) nichts anderes bestimmt ist, das Luftfahrtunternehmen nicht direkt oder mehrheitlich im Eigentum der EU-Mitgliedstaaten und/oder ihrer Staatsangehörigen oder der anderen in Anhang V aufgeführten Staaten und/oder ihrer Staatsangehörigen steht oder von ihnen effektiv kontrolliert wird;
- c) das betreffende Luftfahrtunternehmen die in Artikel 6 (Einhaltung von Rechtsvorschriften) genannten Rechts- und Verwaltungsvorschriften nicht eingehalten hat oder
- d) die Bestimmungen in Artikel 7 (Flugsicherheit) und Artikel 8 (Luftsicherheit) nicht eingehalten oder nicht angewendet werden oder
- e) eine Partei die Feststellung nach Artikel 26 (Wettbewerbliches Umfeld) Absatz 5 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 Buchstaben 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 technische Zulassungen 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 20**

### **INVESTITIONEN IN LUFTFAHRTUNTERNEHMEN**

1. Ungeachtet Artikel 17 (Genehmigung und technische Zulassung) und Artikel 19 (Verweigerung, Widerruf, Aussetzung und Einschränkung von Genehmigungen oder technischen Zulassungen) dieses Abkommens ist

das Mehrheitseigentum an einem Luftfahrtunternehmen der Ukraine oder die effektive Kontrolle darüber durch die EU-Mitgliedstaaten und/oder deren Staatsangehörige oder das Mehrheitseigentum an einem Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union oder die effektive Kontrolle darüber durch die Ukraine und/oder deren Staatsangehörige nach vorherigem Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses, der nach Artikel 29 (Gemeinsamer Ausschuss) eingesetzt wurde, erlaubt.

2. 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 29 (Gemeinsamer Ausschuss) Absatz 8 gelten für diese Art von Beschlüssen nicht.

## **ARTIKEL 21**

### **AUFHEBUNG MENGENMÄSSIGER BESCHRÄNKUNGEN**

1. Unbeschadet günstigerer Bestimmungen in geltenden Übereinkünften schaffen die Parteien im Rahmen des Anwendungsbereichs dieses Abkommens mengenmäßige Beschränkungen und Maßnahmen gleicher Wirkung hinsichtlich der Verbringung von Ausrüstungen, Verbrauchsgütern, Ersatzteilen und anderen Gegenständen ab, insoweit diese für ein Luftfahrtunternehmen zur weiteren Erbringung von Luftverkehrsdiensten nach den in diesem Abkommen vorgesehenen Bedingungen erforderlich sind.
2. Die in Absatz 1 dieses Artikels genannte Verpflichtung hindert die Parteien nicht daran, solche Verbringungen aus Gründen der öffentlichen Ordnung oder Sicherheit, des Schutzes der Gesundheit und des Lebens von Menschen, Tieren und Pflanzen oder des Schutzes von geistigem, industriellem oder kommerziellem Eigentum zu verbieten oder einzuschränken. Diese Verbote oder Beschränkungen dürfen jedoch weder ein Mittel der willkürlichen Diskriminierung noch eine verschleierte Beschränkung des Handels zwischen den Vertragsparteien darstellen.

## **ARTIKEL 22**

### **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 29 (Gemeinsamer Ausschuss) eingesetzte Gemeinsame 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 den Bestimmungen von Artikel 29 (Gemeinsamer Ausschuss) kann eine Partei eine Sitzung des Gemeinsamen 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 Niederlassungen zur Verkaufsförderung sowie zum Verkauf von Luftverkehrsleistungen und für damit zusammenhängende Tätigkeiten zu errichten, einschließlich des Rechts auf Verkauf und Ausstellung von Flugscheinen und/oder Luftfrachtbriefen, sowohl eigener Flugscheine als auch/oder Luftfrachtbriefe 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 Hoheitsgebiet der anderen Partei tätigen Luftfahrtunternehmens gedeckt werden, die/das ermächtigt ist, diese

Dienste im Hoheitsgebiet 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 zeitlich befristete Aufgaben wahrnehmen, deren Dauer neunzig (90) Tage nicht übersteigt, in Übereinstimmung mit den einschlägigen geltenden Gesetzen und sonstigen Vorschriften.

## **Bodenabfertigung**

5. Vorbehaltlich der in Anhang III dieses Abkommens festgelegten Übergangsbestimmungen gilt Folgendes:

- 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 Ziffern i und ii aufgeführten Rechte Beschränkungen in 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.
- c) Jedes Bodenabfertigungsunternehmen einer Partei, ob es sich um ein Luftfahrtunternehmen handelt oder nicht, ist bezüglich der Bodenabfertigung im Gebiet der anderen Partei berechtigt, Bodenabfertigungsdienste für Luftfahrtunternehmen der Parteien zu

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

### **Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen**

6. Die Zuweisung der verfügbaren Zeitnischen auf Flughäfen in den Gebieten der Parteien erfolgt nach einem unabhängigen, transparenten, diskriminierungsfreien und zeitnahen Verfahren.

### **Verkäufe, Ausgaben vor Ort und Zahlungsverkehr**

7. Jedes Luftfahrtunternehmen einer Partei kann sich am Verkauf von Flugbeförderungsleistungen und damit zusammenhängende 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 und damit zusammenhängende Dienstleistungen zu verkaufen, und jedermann steht es frei, derartige Beförderungsleistungen und sonstige Dienstleistungen 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 aus dem Gebiet der anderen Partei in frei konvertierbare Währungen zu konvertieren und in Einklang mit den geltenden Rechtsvorschriften nach seinem Gebiet oder dem Land oder den Ländern seiner Wahl zu überweisen. Die Konvertierung und die Überweisung sind ohne diesbezügliche Beschränkungen oder Besteuerung zu dem an dem Tag für Transaktionen und Überweisungen geltenden offiziellen 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 sowie
- einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen eines Drittstaats sowie
- c) Beförderungsunternehmen des Land- oder Seeverkehrs,
- sofern i) das durchführende Beförderungsunternehmen über die entsprechenden Verkehrsrechte verfügt und ii) die vermarktenden Beförderungsunternehmen über die entsprechenden Streckenrechte im Rahmen der entsprechenden bilateralen Regelungen 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 bei der Abfertigung oder, falls für einen Anschlussflug keine Abfertigung erforderlich ist, beim Einsteigen darüber zu unterrichten, welcher Beförderungsanbieter die einzelnen Abschnitte der Beförderung durchführt.

### **Intermodale Beförderung**

11. Bei Personenbeförderungsdiensten werden Anbieter von Bodenbeförderungsdiensten nicht einzig mit der Begründung den Rechtsvorschriften für den Luftverkehr unterworfen, dass diese Bodenbeförderungsdienste von einem Luftfahrtunternehmen unter seinem Namen angeboten werden. Anbieter von Bodenbeförderungsdiensten können nach ihrem Ermessen Kooperationsvereinbarungen schließen. Bei Entscheidungen über eine spezifische Vereinbarung können Anbieter von Bodenbeförderungsdiensten unter anderem Verbraucherinteressen sowie technische, wirtschaftliche, räumliche und kapazitätsbezogene Sachzwänge in ihre Erwägungen einbeziehen.
12. a) Ungeachtet der Bestimmungen geltender Rechtsvorschriften und sonstiger Bestimmungen dieses Abkommens dürfen Luftfahrtunternehmen und indirekte Anbieter von Frachtbeförderungen der Parteien ohne Einschränkung in Verbindung mit dem internationalen Luftverkehr unter demselben Luftfrachtbrief jede Bodenbeförderung von

Fracht nach oder von beliebigen Punkten in den Gebieten der Ukraine 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 Bodenbeförderungsdienst 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 intermodalen 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 irreführt werden.

b) Für die Zwecke von Unterabsatz a schließt die Bodenbeförderung sowohl die Beförderung auf dem Landweg als auch dem Seeweg ein.

## **Leasing**

13. a) Die Luftfahrtunternehmen jeder Partei dürfen die vereinbarten Flugdienste mit Luftfahrzeugen mit oder ohne 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.
- b) Keine Partei darf vorschreiben, dass die Luftfahrtunternehmen, die ihre Luftfahrzeuge im Leasing überlassen, über Verkehrsrechte nach diesem Abkommen verfügen müssen.
- c) Das Leasing mit Besatzung (Wet-Lease) eines Luftfahrzeugs eines Drittstaatsunternehmens durch ein Luftfahrtunternehmen der Ukraine oder eines Luftfahrzeugs eines Unternehmens aus einem anderen Drittstaat als den in Anhang V 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-/Marken-(„Branding-“)/Handelskonzessionen**

14. Die Luftfahrtunternehmen der Parteien haben das Recht, Vereinbarungen über Franchise-, Marken- („Branding-“) und Handelskonzessionen 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.

### **Nacht-Stopps**

15. Die Luftfahrtunternehmen der Parteien haben das Recht auf Nacht-Stopps an Flughäfen der anderen Partei, die dem internationalen Verkehr offen stehen.

## **ARTIKEL 23**

### **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 nationalen 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 Hoheitsgebiet verbraucht werden sollen,
  - b) Bodengerät und Ersatzteile (einschließlich Motoren), die in das Hoheitsgebiet 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 Hoheitsgebiet 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, sowie
  - 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 Ausrüstungsgegenstände 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 Bordausrüstung 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 Hoheitsgebiets ausgeladen werden. In diesem Fall können sie bis zu ihrer Wiederausfuhr oder bis anderweitig über sie verfügt wird, in 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 Ukraine enthaltenen Bestimmungen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung von Einkommen und Kapital werden von diesem Abkommen nicht berührt.

## **ARTIKEL 24**

## **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 9 (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. Die Benutzungsgebühren werden von den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen der Parteien in nationaler oder ausländischer Währung festgelegt.
  
2. Jede Partei fördert oder schreibt in Einklang mit den geltenden anwendbaren Rechtsvorschriften 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 in Einklang mit den Grundsätzen in Absatz 1 dieses Artikels 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 Benutzungsgebühren unterrichten, um diesen Behörden die Möglichkeit zu geben, die von den Nutzern geäußerten Meinungen zu berücksichtigen, bevor Änderungen vorgenommen werden.

### **ARTIKEL 25**

## **PREISGESTALTUNG**

1. Die Parteien erlauben den Luftfahrtunternehmen die freie Preisbildung auf der Grundlage eines freien und lautereren Wettbewerbs.
2. Sie schreiben keine Anmeldung oder Mitteilung der Preise vor.
3. Sind die zuständigen Behörden einer Partei der Auffassung, dass ein Preis nicht mit den Erwägungen dieses Artikels vereinbar ist, übermitteln sie den zuständigen Behörden der betroffenen anderen Partei eine entsprechende Mitteilung und können Konsultationen mit diesen Behörden verlangen. Gegenstand der Konsultationen zwischen zuständigen Behörden kann neben anderen Themen beispielsweise auch die Frage sein, ob Preise ungerechtfertigt, unangemessen, diskriminierend oder subventioniert sind. Diese Konsultationen müssen spätestens dreißig (30) Tage nach dem Eingang eines solchen Antrags stattfinden.

## **ARTIKEL 26**

### **WETTBEWERBLICHES UMFELD**

1. Im Anwendungsbereich dieses Abkommens gelten die Bestimmungen des Titels VI („Wettbewerb, Schutz des geistigen, gewerblichen und kommerziellen Eigentums und Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Gesetzgebung“) des Abkommens über Partnerschaft und Zusammenarbeit oder eines Nachfolgeinstruments zwischen der Europäischen Union, ihren Mitgliedstaaten und der Ukraine - es sei denn, in diesem Abkommen sind spezifischere Regeln für den Wettbewerb und staatliche Beihilfen für den Luftfahrtbereich enthalten.
2. Die Parteien bekräftigen, dass es ihr gemeinsames Ziel ist, ein Umfeld mit fairen Wettbewerbsbedingungen für die Erbringung von Luftverkehrsdiensten zu schaffen. Die Parteien erkennen an, dass ein fairer Wettbewerb zwischen Luftfahrtunternehmen am ehesten möglich ist, wenn die Luftfahrtunternehmen auf einer vollständig marktwirtschaftlichen Grundlage betrieben und nicht subventioniert werden.
3. Staatliche Beihilfen, die den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, indem sie bestimmte Unternehmen oder bestimmte Luftfahrterzeugnisse oder -dienste bevorzugen, sind mit der ordnungsgemäßen Durchführung des Abkommens unvereinbar, da sie den

Handel zwischen den Parteien im Luftfahrtbereich beeinträchtigen können.

4. Praktiken im Hinblick auf staatliche Beihilfen, 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 denjenigen, die in Anhang VII zu diesem Abkommen aufgeführt werden.
5. Stellt eine Partei fest, dass Bedingungen im Hoheitsgebiet 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 29 (Gemeinsamer Ausschuss) eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beantragen. Die Konsultationen müssen innerhalb von dreißig (30) Tagen ab dem Eingang eines solchen Antrags aufgenommen werden. Wird innerhalb von dreißig (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 in Einklang mit Artikel 19 (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 31 (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. Durch dieses Abkommen werden die Befugnisse der Wettbewerbsbehörden der Parteien in keiner Weise beschränkt oder in Frage gestellt, da alle Angelegenheiten im Zusammenhang mit der Durchsetzung des Wettbewerbsrechts in ihre ausschließliche Zuständigkeit fallen. Alle Maßnahmen aufgrund dieses Artikels lassen die

Maßnahmen dieser Behörden, die vollständig unabhängig von den aufgrund dieses Artikels getroffenen Maßnahmen sind, unberührt.

9. Die Rechtsvorschriften der Parteien hinsichtlich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in den Gebieten der Parteien werden durch die Bestimmungen dieses Artikels nicht berührt.
10. Die Vertragsparteien führen unter Berücksichtigung der Beschränkungen zur Wahrung des Berufs- und Geschäftsgeheimnisses einen Informationsaustausch durch.

## **ARTIKEL 27**

### **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 erforderlich sein könnten.
2. Die Parteien arbeiten im Rahmen des Gemeinsamen Ausschusses gemäß Artikel 29 (Gemeinsamer Ausschuss) zusammen, um den Austausch statistischer Informationen untereinander zum Zwecke der Überwachung der Entwicklung von Luftverkehrsdiensten im Rahmen dieses Abkommens zu erleichtern.

## **TITEL IV**

### **INSTITUTIONELLE BESTIMMUNGEN**

## **ARTIKEL 28**

### **AUSLEGUNG UND DURCHSETZUNG**

1. Die Parteien treffen alle geeigneten Maßnahmen allgemeiner oder besonderer Art, um die Erfüllung der sich aus diesem Abkommen ergebenden Verpflichtungen zu gewährleisten, und enthalten sich aller Maßnahmen, die die Erreichung der mit diesem Abkommen verfolgten Ziele gefährden könnten.
2. Jede Vertragspartei ist für eine ordnungsgemäße Durchsetzung dieses Abkommens in ihrem Gebiet verantwortlich. Die Ukraine ist ebenfalls

verantwortlich für die Anwendung ihrer Rechtsvorschriften, die mit dem Ziel verabschiedet wurden, die in Anhang I dieses Abkommens aufgeführten Anforderungen und Standards der Europäischen Union für die Zivilluftfahrt in ihr Rechtssystem aufzunehmen.

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 zuständigen 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 I dieses Abkommens 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 der Europäischen Union (nachstehend „der Gerichtshof“) und der Europäischen Kommission auszulegen.

## **ARTIKEL 29**

### **GEMEINSAMER 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 internen Verfahren umgesetzt. Die Parteien unterrichten einander über den Abschluss solcher Verfahren und das Inkrafttreten der Beschlüsse. Enthält ein vom Gemeinsamen Ausschuss getroffener Beschluss die an eine Partei gerichtete Aufforderung, Maßnahmen zu

ergreifen, ergreift die betreffende Partei die erforderlichen Maßnahmen und setzt den Gemeinsamen Ausschuss davon in Kenntnis.

3. Der Gemeinsame Ausschuss gibt sich durch Beschluss eine Geschäftsordnung.
4. Der Gemeinsame Ausschuss tritt auf Ersuchen einer Partei und bei Bedarf zusammen.
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. Eine solche 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 31 (Schutzmaßnahmen) treffen.
8. Unbeschadet des Absatzes 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 31 (Schutzmaßnahmen) treffen.
9. In Einklang mit Artikel 20 (Investitionen in Luftfahrtunternehmen) prüft der Gemeinsame Ausschuss Fragen im Zusammenhang mit bilateralen Investitionen im Hinblick auf eine Mehrheitsbeteiligung oder Veränderungen in Bezug auf die effektive Kontrolle von Luftfahrtunternehmen der Parteien.
10. Der Gemeinsame Ausschuss fördert außerdem die Zusammenarbeit der Parteien 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) Förderung des Austauschs auf Expertenebene zu neuen Initiativen und Entwicklungen im Legislativ- oder Regelungsbereich sowie zur Annahme neuer Instrumente des internationalen öffentlichen und privaten Luftfahrtrechts, insbesondere in den Bereichen Sicherheit, Gefahrenabwehr, Umwelt, Luftverkehrsinfrastruktur (einschl. Zeitnischen), Flughäfen, industrielle Zusammenarbeit, Flugverkehrsmanagement, wettbewerbliches Umfeld 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 dieses Abkommens im Zusammenhang stehen,
- g) Inbetrachtziehen und Ausbau einer technischen Hilfestellung in den vom Abkommen erfassten Bereichen sowie
- h) Förderung der Zusammenarbeit in einschlägigen internationalen Foren und Bemühung um die Erzielung koordinierter Standpunkte.

### **ARTIKEL 30**

#### **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 29 (Gemeinsamer Ausschuss) Absatz 5. In Fällen, wo der Gemeinsame Ausschuss im Rahmen dieses Verfahrens Beschlüsse zur Auslegung oder Anwendung der in Anhang I dieses Abkommens aufgeführten Anforderungen und Standards trifft, müssen diese die Urteile des Gerichtshofs zur Auslegung der einschlägigen Anforderungen und Standards sowie die Beschlüsse der Europäischen Kommission im Rahmen der betreffenden Anforderungen und Standards beachten.
2. Kann eine Streitigkeit bezüglich der Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens nicht gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels 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. Ist der Präsident ein Staatsangehöriger einer der Parteien, so nimmt der dienstälteste Vizepräsident, der nicht aufgrund seiner Staatsangehörigkeit ausgeschlossen ist, die Ernennung vor.
  - 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. Das Schiedsgericht bemüht sich, vorläufige oder abschließende Entscheidungen im Konsens zu fassen. Wird kein Konsens erzielt, so fasst das Schiedsgericht seine Entscheidungen mit einfacher Mehrheit.
5. Kommt eine Partei einer gemäß den Bestimmungen dieses Artikels ergangenen Entscheidung des Schiedsgremiums nicht innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Empfang 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 31**

### **SCHUTZMASSNAHMEN**

1. Unbeschadet Artikel 7 (Flugsicherheit) und Artikel 8 (Luftsicherheit) sowie der in Anhang III dieses Abkommens aufgeführten Sicherheitsbewertungen kann eine Partei geeignete Schutzmaßnahmen treffen, wenn sie der Auffassung ist, dass die andere Partei eine Verpflichtung aus diesem Abkommen nicht erfüllt hat. 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.
2. Eine Partei, die Schutzmaßnahmen in Erwägung zieht, notifiziert unverzüglich die andere Partei durch den Gemeinsamen Ausschuss und übermittelt alle einschlägigen Informationen.
3. Die Parteien führen unverzüglich Konsultationen im Gemeinsamen Ausschuss durch, um eine allgemein annehmbare Lösung zu finden.
4. Unbeschadet Artikel 7 (Flugsicherheit) und Artikel 8 (Luftsicherheit) darf die betreffende Partei bis nach Ablauf eines Monats nach der Notifizierung gemäß Absatz 2 keine Schutzmaßnahmen ergreifen, sofern nicht das Konsultationsverfahren nach Absatz 3 vor Ablauf dieser Frist abgeschlossen wurde.

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

## **ARTIKEL 32**

### **OFFENLEGUNG VON INFORMATIONEN**

Die Vertreter, Delegierten und Sachverständigen der Parteien sowie sonstige Bedienstete, die im Rahmen dieses Abkommens tätig werden, sind verpflichtet, auch nach Beendigung ihrer Amtstätigkeit Auskünfte, die ihrem Wesen nach unter das Berufsgeheimnis fallen, gegenüber Dritten nicht preiszugeben; dies gilt insbesondere für sicherheitsrelevante Informationen und Informationen über Unternehmen sowie deren Geschäftsbeziehungen oder Kostenelemente.

## **ARTIKEL 33**

### **ÜBERGANGSREGELUNGEN**

1. In Anhang III dieses Abkommen werden die für die Parteien geltenden Übergangsregelungen und entsprechenden Zeiträume festgelegt.
2. Der schrittweise Übergang der Ukraine zur effektiven Anwendung der in Anhang I dieses Abkommens aufgeführten Anforderungen und Standards der Europäischen Union für die Zivilluftfahrt und die Erfüllung der in Anhang III aufgeführten Bedingungen unterliegen Bewertungen, die von der Europäischen Kommission in Zusammenarbeit mit der Ukraine durchgeführt werden, und in Bezug auf die Flugsicherheit Standardisierungsinspektionen, die von der EASA in Einklang mit den in Anhang I Teil C dieses Abkommens aufgeführten Anforderungen und Standards durchgeführt werden.

Wenn die Ukraine der Auffassung ist, dass die einschlägigen legislativen Anforderungen und Standards in die ukrainischen Rechtsvorschriften aufgenommen sind und angewendet werden, teilt sie der Europäischen Kommission mit, dass eine Bewertung durchgeführt werden sollte.

3. Stellt die Europäische Kommission fest, dass die Ukraine die einschlägigen Anforderungen und Standards einhält, überträgt sie die Angelegenheit an den nach Artikel 29 (Gemeinsamer Ausschuss) eingerichteten

Gemeinsamen Ausschuss, damit dieser einen Beschluss fasst, wonach die Ukraine zum nächsten Übergangszeitraum übergehen kann oder alle Anforderungen erfüllt.

4. Stellt die Europäische Kommission fest, dass die Ukraine die einschlägigen Anforderungen und Standards nicht einhält, unterrichtet sie den Gemischten Ausschuss entsprechend. Die Europäische Kommission empfiehlt der Ukraine danach spezifische Verbesserungen und legt in Absprache mit der Ukraine einen Durchführungszeitraum fest, in dem die betreffenden Mängel nach vernünftigen Ermessen behoben werden können. Vor Ablauf des Durchführungszeitraums wird durch eine zweite und gegebenenfalls weitere Bewertungen ermittelt, ob die empfohlenen Verbesserungen wirksam und zufrieden stellend umgesetzt wurden.
5. Stellt die Europäische Kommission fest, dass die betreffenden Mängel behoben wurden, verweist sie die Angelegenheit an den Gemeinsamen Ausschuss, damit dieser einen entsprechenden Beschluss gemäß Absatz 3 dieses Artikels fassen kann.

## **ARTIKEL 34**

### **BEZIEHUNG ZU ANDEREN ABKOMMEN UND/ODER VEREINBARUNGEN**

1. Die Bestimmungen des Abkommens gehen den einschlägigen Bestimmungen bestehender bilateraler Luftverkehrsabkommen und/oder Vereinbarungen zwischen den Parteien vor.
2. Unbeschadet Absatz 1 dieses Artikels gelten die Bestimmungen betreffend Eigentum, Verkehrsrechte, Kapazität, Frequenzen, Muster oder Wechsel von Luftfahrzeugen, Code-Sharing und Preisgestaltung eines bilateralen Abkommens oder einer Vereinbarung zwischen der Ukraine und der Europäischen Union oder einem EU-Mitgliedstaat für die betreffenden Parteien, wenn ein solches bilaterales Abkommen und/oder eine solche Vereinbarung hinsichtlich der Freiheit für die betreffenden Luftfahrtunternehmen oder in anderer Hinsicht günstiger ist, und wenn gewährleistet ist, dass keine Diskriminierung zwischen EU-Mitgliedstaaten und ihren Staatsangehörigen stattfindet. Das Gleiche gilt für Bestimmungen, die nicht unter dieses Abkommen fallen.
3. Treten die Vertragsparteien 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 35**

### **FINANZBESTIMMUNGEN**

Unbeschadet Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b dieses Abkommens (Allgemeine Grundsätze der Regulierungszusammenarbeit) stellen die Parteien die erforderlichen Finanzmittel, auch im Hinblick auf den Gemeinsamen Ausschuss, für die Anwendung des Abkommens in ihren jeweiligen Gebieten bereit.

## **TITEL V**

### **INKRAFTTRETEN, ÜBERPRÜFUNG, BEENDIGUNG UND SONSTIGE BESTIMMUNGEN**

## **ARTIKEL 36**

### **ÄNDERUNGEN**

1. Der Gemeinsame Ausschuss kann auf Vorschlag einer Partei und in Übereinstimmung mit diesem Artikel sowie gemäß den Bestimmungen von Artikel 15 Absatz 3 Buchstabe a (Neue Rechtsvorschriften) durch Konsens beschließen, die Anhänge des Abkommens zu ändern.
2. Änderungen der Anhänge zu diesem Abkommen treten in Kraft, wenn die Parteien die jeweils erforderlichen internen Verfahren angeschlossen haben.
3. Auf Ersuchen einer Partei und in Einklang mit den einschlägigen Verfahren sowie unter Berücksichtigung etwaiger Empfehlungen des Gemeinsamen Ausschusses wird dieses Abkommen im Lichte der Anwendung seiner Bestimmungen überprüft, um etwaigen gegebenenfalls erforderlichen künftigen Entwicklungen Rechnung zu tragen. Etwaige sich daraus ergebende Änderungen der Bestimmungen des Abkommens treten nach den Bestimmungen des Artikels 38 (Inkrafttreten und vorläufige Anwendung) in Kraft.

## **ARTIKEL 37**

### **BEENDIGUNG**

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 38**

### **INKRAFTTRETEN UND VORLÄUFIGE ANWENDUNG**

1. Dieses Übereinkommen wird von den Unterzeichnern gemäß den jeweils eigenen Verfahren ratifiziert oder genehmigt.
2. 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 Ukraine 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 Ukraine 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.
3. Unbeschadet des Absatzes 2 dieses Artikels kommen die Parteien überein, dieses Abkommen in Einklang mit ihren jeweils anwendbaren internen Verfahren und/oder nationalen Rechtsvorschriften vorläufig anzuwenden ab dem ersten Tag des Monats nach dem Datum der zuletzt eingegangenen Note, durch die die Parteien einander den Abschluss der einschlägigen nationalen Verfahren für die vorläufige Anwendung oder gegebenenfalls den Abschluss des Abkommens bestätigt haben.

## **ARTIKEL 39**

### **REGISTRIERUNG BEI DER ICAO UND BEIM SEKRETARIAT DER VEREINTEN NATIONEN**

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

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

Geschehen zu ... am ... .. in jeweils zwei Urschriften in bulgarischer, dänischer, deutscher, englischer, estnischer, finnischer, französischer, griechischer, italienischer, kroatischer, lettischer, litauischer, maltesischer, niederländischer, polnischer, portugiesischer, rumänischer, schwedischer, slowakischer, slowenischer, spanischer, tschechischer, ungarischer und ukrainischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

---



## ANHANG I

### LISTE DER VON DER EUROPÄISCHEN UNION IM BEREICH DER ZIVILLUFTFAHRT ANGENOMMENEN ANWENDBAREN ANFORDERUNGEN UND STANDARDS, DIE IN DAS UKRAINISCHE RECHT AUFZUNEHMEN SIND

Die „anwendbaren Anforderungen und Standards“ folgender Rechtsvorschriften der Europäischen Union sind in das ukrainische Recht aufzunehmen, gelten als Teil des Abkommens und sind anwendbar in Einklang mit diesem Abkommen und Anhang III dieses Abkommens, soweit später nichts anderes bestimmt wird. Soweit erforderlich, sind im Folgenden bestimmte Anpassungen für einzelne Rechtsakte aufgeführt.

Die anwendbaren Anforderungen und Standards der in diesem Anhang aufgeführten Rechtsakte sind für die Parteien verbindlich und sind Teil ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften bzw. müssen in diese aufgenommen werden:

- a) Verordnungen und Richtlinien der Europäischen Union sind für die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten in Einklang mit den EU-Verträgen verbindlich;
- b) Nationale Rechtsvorschriften der Ukraine, die mit dem Ziel angenommen wurden, die Bestimmungen der entsprechenden Verordnungen und Richtlinien der Europäischen Union umzusetzen, sind für die Ukraine verbindlich, während die Form und das Verfahren der Umsetzung im Ermessen der Ukraine stehen.

#### A. MARKTZUGANG UND ZUGEHÖRIGE FRAGEN

##### Nr. 1008/2008

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 (Neufassung),

anwendbare Anforderungen und Standards: Kapitel IV.

##### 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 des Rates,

Verordnung (EG) Nr. 1554/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom Dienstag, 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 Mittwoch, 21. April 2004 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates,

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 12, Artikel 14 und 14 a Absatz 2.

Bezüglich der Anwendung von Artikel 12 Absatz 2 ist der Begriff „Kommission“ durch den Begriff „Gemeinsamer Ausschuss“ 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 Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 25 und Anhang.

Bezüglich der Anwendung von Artikel 10 ist der Begriff „Mitgliedstaaten“ durch den Begriff „EU-Mitgliedstaaten“ zu ersetzen.

Bezüglich der Anwendung von Artikel 20 Absatz 2 ist der Begriff „Kommission“ durch den Begriff „Gemeinsamer Ausschuss“ 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,

geändert durch:

Verordnung (EU) Nr. 285/2010 der Kommission vom 6. April 2010 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber,

anwendbare Anforderungen und Standards: 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 Anforderungen und Standards: alle außer Artikel 12 Absatz 1, Artikel 13 und 14.

## 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“),

geändert durch:

Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom Mittwoch, 21. Oktober 2009 im Hinblick auf die Verbesserung der Leistung und Nachhaltigkeit des europäischen Luftverkehrssystems,

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 4, Artikel , und Artikel 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“),

geändert durch:

Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom Mittwoch, 21. Oktober 2009 im Hinblick auf die Verbesserung der Leistung und Nachhaltigkeit des europäischen Luftverkehrssystems,

anwendbare Anforderungen und Standards: 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“),

geändert durch:

Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom Mittwoch, 21. Oktober 2009 im Hinblick auf die Verbesserung der Leistung und Nachhaltigkeit des europäischen Luftverkehrssystems,

anwendbare Anforderungen und Standards: 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“),

geändert durch:

Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom Mittwoch, 21. Oktober 2009 im Hinblick auf die Verbesserung der Leistung und Nachhaltigkeit des europäischen Luftverkehrssystems,

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 12, Anhänge I bis V.

## **Durchführungsvorschriften**

### **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,

geändert durch:

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,

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1216/2011 der Kommission vom 24. November 2011 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 691/2010 der Kommission zur Festlegung eines Leistungssystems für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen,

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 390/2013 der Kommission vom 3. Mai 2013 zur Festlegung eines Leistungssystems für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen,

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 25, Anhänge I bis IV.

### **Nr. 1794/2006**

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

geändert durch:

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,

Verordnung (EG) Nr. 391/2013 der Kommission vom 3. Mai 2013 zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste,

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 17, Anhänge I bis VI.

### **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,

geändert durch:

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1035/2011 der Kommission vom 17. Oktober 2011 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an die Erbringung von Flugsicherungsdiensten und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 482/2008 und (EU) Nr. 691/2010,

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 6, Anhänge I bis II.

### **Nr. 1034/2011**

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1034/2011 der Kommission vom 17. Oktober 2011 über die Sicherheitsaufsicht im Bereich des Flugverkehrsmanagements und der Flugsicherungsdienste und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 691/2010,

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 19.

### **Nr. 1035/2011**

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1035/2011 der Kommission vom 17. Oktober 2011 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an die Erbringung von Flugsicherungsdiensten und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 482/2008 und (EU) Nr. 691/2010,

geändert durch:

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010,

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 14, Anhänge I bis V.

### **Nr. 409/2013**

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 409/2013 der Kommission vom 3. Mai 2013 zur Festlegung gemeinsamer Vorhaben, zum Aufbau von Entscheidungsstrukturen und zur Schaffung von Anreizen für die Unterstützung der Durchführung des europäischen Masterplans für das Flugverkehrsmanagement,

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 15.

### **Nr. 2150/2005**

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

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 9 und Anhang.

### **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,

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 4.



### **Nr. 255/2010**

Verordnung (EU) Nr. 255/2010 der Kommission vom 25. März 2010 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Verkehrsflussregelung im Flugverkehr, anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 15.

### **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. 923/2012**

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1035/2011 sowie der sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010,

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 10 und Anhang.

### **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,

geändert durch:

Verordnung (EG) Nr. 30/2009 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 Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 10, Anhänge I bis V.

### **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,

geändert durch:

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 428/2013 der Kommission vom 8. Mai 2013 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1033/2006 hinsichtlich der in Artikel 3 Absatz 1 genannten ICAO-Bestimmungen,

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 5 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,

geändert durch:

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,

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 7, Artikel 8 Sätze 2 und 3, Anhänge I bis IV.

### **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 Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 14, Anhänge I bis VII.

### **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 Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 12, Anhänge I bis VI.

**Nr. 73/2010**

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

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 13, Anhänge I bis X.

### **Nr. 1206/2011**

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1206/2011 der Kommission vom 22. November 2011 zur Festlegung der Anforderungen an die Luftfahrzeugidentifizierung für die Überwachung im einheitlichen europäischen Luftraum,

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 11, Anhänge I bis VII.

### **Nr. 1207/2011**

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1207/2011 der Kommission vom 22. November 2011 zur Festlegung der Anforderungen an die Leistung und die Interoperabilität der Überwachung im einheitlichen europäischen Luftraum,

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 14, Anhänge I bis IX.

### **Nr. 1079/2012**

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1079/2012 der Kommission vom 16. November 2012 zur Festlegung der Anforderungen bezüglich des Sprachkanalabstands für den einheitlichen europäischen Luftraum und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1265/2007,

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 15, Anhänge I bis V.

### **SESAR Verordnung**

#### **Nr. 219/2007**

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

geändert durch:

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 Anforderungen und Standards: Artikel 1 Absätze 1, 2 sowie 5 bis 7, Artikel 2 und 3, Artikel 4 Absatz 1 und Anhang.

### **Fluglotsenlizenzen**

#### **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,

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 32, Anhänge I bis IV.

### **Beschlüsse der Kommission**

#### **Nr. 2011/121**

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),

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 4.

#### **Nr. 2011/2611 endgültig**

Beschluss der Kommission vom 20.5.2011 über Freistellungen gemäß Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 29/2009 der Kommission, K(2011) 2611 endgültig,

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 3, Anhänge I und II.

#### **Nr. 2011/9074 endgültig**

Durchführungsbeschluss der Kommission vom 9.12.2011 über Freistellungen gemäß Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 29/2009 der Kommission, K(2011) 9074 endgültig,

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 3, Anhänge I und II.

### **Nr. 2012/9604 final**

Durchführungsbeschluss der Kommission zur Annahme des Netzstrategieplans für die Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes im einheitlichen europäischen Luftraum im Zeitraum 2012–2019, C(2012) 9604 final,

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 3.

## **C. FLUGSICHERHEIT**

### **Nr. 216/2008 (Grundverordnung)**

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,

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.

Verordnung (EG) Nr. 6/2013 der Kommission vom 8. Januar 2013 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,

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 11, 13 bis 16, 20 bis 25, Artikel 54, 55, und 68 sowie Anhänge I bis VI.

Die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihre Durchführungsbestimmungen werden auf die Ukraine gemäß folgenden Bestimmungen angewandt:

1. Die Ukraine überträgt der EASA keine ihrer sicherheitsbezogenen Funktionen, wie im ICAO-Abkommen und seinen Anhängen vorgesehen.
2. Die Ukraine wird Standardisierungsinspektionen durch die EASA unterzogen, wie in Artikel 54 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 vorgesehen.
3. Über die Anwendung von Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 auf durch die Ukraine ausgestellte Bescheinigungen entscheidet der Gemeinsame Ausschuss gemäß Anhang III dieses Abkommens.
4. Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 findet keine Anwendung auf von der Ukraine ausgestellte Bescheinigungen in den Bereichen Flugbetrieb sowie die Erstbescheinigung und die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (Durchführungsverordnungen Nr.(n): (EU) 965/2012, 748/2012 und (EG) 2042/2003).
5. Die Europäische Kommission verfügt in der Ukraine über die ihr für Beschlüsse aufgrund von Artikel 11 Absatz 2, Artikel 14 Absätze 5 und 7, Artikel 24 Absatz 5 und Artikel 25 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 übertragenen Befugnisse in den Bereichen, in denen der gemeinsame Ausschuss Artikel 11 Absatz 1 für anwendbar erklärt.
6. Im Bereich der Lufttüchtigkeit, in dem die EASA keine Aufgaben zu erfüllen hat, kann die Ukraine Bescheinigungen, Lizenzen oder Genehmigungen in Anwendung eines Abkommens oder einer Vereinbarung zwischen der Ukraine und einem Drittstaat ausstellen.

#### Nr. 748/2012

Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben,

geändert durch:

Verordnung (EG) Nr. 7/2013 der Kommission vom 7. März 2005 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 748/2012 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,

anwendbare Anforderungen und Standards: (Artikel 1-2, 8-10 und Anhang).

### 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 vom 5. Februar 2010 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. 962/2010 der Kommission vom Dienstag, 26. Oktober 2010 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. 1149/2011 der Kommission vom 21. Oktober 2011 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. 593/2012 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 Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 6, Anhänge I bis IV.

#### **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,

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 26, ausgenommen Artikel 7 Absatz 4 und Artikel 24.

#### **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 Anforderungen und Standards: 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 Anforderungen und Standards: 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 Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 10, Anhänge I bis II.

### **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 Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 7 und Anhang.

### **Nr. 628/2013**

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 628/2013 der Kommission vom 28. Juni 2013 über die Arbeitsweise der Europäischen Agentur für Flugsicherheit bei Inspektionen zur Kontrolle der Normung und für die Überwachung der Anwendung der Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 736/2006 der Kommission,

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 27.

### **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 Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 13 und Anhang.

### **Nr. 473/2006**

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 Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 6, Anhänge A bis C.

### **Nr. 474/2006**

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,

zuletzt geändert durch:

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 659/2013 der Kommission vom 10. Juli 2013 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 474/2006 zur Erstellung der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist,

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 3, Anhänge A bis B (letzte Änderungen: siehe unten):

### **Nr. 1178/2011**

Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer

Vorschriften und Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates,

geändert durch:

Verordnung (EU) Nr. 290/2012 der Kommission vom 30. März 2012 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates,

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 11, Anhänge I bis VII.

#### **Nr. 965/2012**

Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates,

geändert durch:

Verordnung (EU) Nr. 800/2013 der Kommission vom 14. August 2013 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates,

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 9, Anhänge I bis VII.

#### **Nr. 1332/2011**

Verordnung (EU) Nr. 1332/2011 der Kommission vom 16. Dezember 2011 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen für die Nutzung des Luftraums und gemeinsamer Betriebsverfahren für bordseitige Kollisionswarnsysteme,

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 4 und Anhang.

### **D. UMWELT**

#### **Nr. 2003/96**

Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom,

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe b und Absatz 2.

### **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 (1988),

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 5.

### **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 Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 16, Anhänge I bis VI.

### **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,

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 15, Anhänge I und II.

## **E. SOZIALE ASPEKTE**

### **Nr. 1989/391**

Richtlinie 89/391/EWG des Rates vom 12. Juni 1989 über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeit,

geändert durch:

Richtlinie 2007/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 zur Änderung der Richtlinie 89/391/EWG des Rates und ihrer Einzelrichtlinien sowie der Richtlinien 83/477/EWG, 91/383/EWG, 92/29/EWG und 94/33/EG des Rates im Hinblick auf die Vereinfachung und Rationalisierung der Berichte über die praktische Durchführung,

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 16 und Artikel 18 bis 19.

### **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.

### **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 Anforderungen und Standards: Artikel 2 bis 3 und Anhang.

## **F. VERBRAUCHERSCHUTZ**

### **Nr. 90/314**

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

anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 10.

### **Nr. 93/13**

Richtlinie 93/13/EWG des Rates vom 5. April 1993 über missbräuchliche Klauseln in Verbraucherverträgen,

anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 10 und Anhang.

Bezüglich der Anwendung von Artikel 10 ist „Kommission“ durch „alle anderen Vertragsparteien des gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums“ in der jeweils zutreffenden Beugungsform zu ersetzen.

### **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 Anforderungen und Standards: 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 Anforderungen und Standards: 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 Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91,

anwendbare Anforderungen und Standards: 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 Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 16, Anhänge I und II.

## G. COMPUTERGESTEUERTE BUCHUNGSSYSTEME

### 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 Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 19 und Anhänge.

## H. SONSTIGE RECHTSVORSCHRIFTEN

### Nr. 437/2003

Verordnung (EG) Nr. 437/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Februar 2003 über die statistische Erfassung der Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post im Luftverkehr,

geändert durch:

Verordnung (EG) Nr. 1358/2003 der Kommission vom 31. Juli 2003 zur Durchführung und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 437/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates,

Verordnung (EG) Nr. 546/2005 der Kommission vom 8. April 2005 zur Anpassung der Verordnung (EG) Nr. 437/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Vergabe von Meldelandcodes und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1358/2003 der Kommission im Hinblick auf die Aktualisierung der Liste der Gemeinschaftsflughäfen,

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 11, Anhänge I und II.

### Nr. 1358/2003

Verordnung (EG) Nr. 1358/2003 der Kommission vom 31. Juli 2003 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 437/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates über die statistische Erfassung der Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post im Luftverkehr und zur Änderung der Anhänge I und II der genannten Verordnung,



geändert durch:

Verordnung (EG) Nr. 158/2007 der Kommission vom 16. Februar 2007 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1358/2003 im Hinblick auf die Liste der Gemeinschaftsflughäfen,

anwendbare Anforderungen und Standards: Artikel 1 bis 4, Anhänge I bis III.

---

## ANHANG II

### VEREINBARTE DIENSTE UND FESTGELEGTE STRECKEN

34. Jede Partei gewährt den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei die Rechte für die Erbringung von Luftverkehrsdiensten auf den nachfolgend festgelegten Strecken:
- a) für Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union: Alle Punkte in der Europäischen Union – Zwischenlandepunkte in den Gebieten der Partner der Europäischen Nachbarschaftspolitik<sup>2</sup>, Ländern des gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums<sup>3</sup> oder in den in Anhang V aufgeführten Ländern – alle Punkte in der Ukraine – dahinter gelegene Punkte;
  - b) für Luftfahrtunternehmen der Ukraine: Alle Punkte in der Ukraine – Zwischenlandepunkte in den Gebieten der Partner der Europäischen Nachbarschaftspolitik, Ländern des gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums oder in den in Anhang V aufgeführten Ländern – alle Punkte in der Europäischen Union.

Bestehende und neue Rechte, einschließlich Rechte zur Bedienung von dahinter gelegenen Punkten im Rahmen bilateraler Abkommen oder anderer Übereinkünfte zwischen der Ukraine und EU-Mitgliedstaaten, die nicht unter dieses Abkommen fallen, können ausgeübt und vereinbart werden, sofern es nicht zu einer Diskriminierung zwischen Luftfahrtunternehmen aufgrund der Nationalität kommt;

- c) Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union sind außerdem berechtigt, Luftverkehrsdienste zwischen Punkten in der Ukraine durchzuführen, unabhängig davon, ob solche Flugdienste in der EU beginnen oder enden.

---

<sup>2</sup> Als „Partner der Europäischen Nachbarschaftspolitik“ gelten: Algerien, Armenien, Aserbaidschan, Belarus, Ägypten, Georgien, Israel, Jordanien, Libanon, Libyen, Marokko, Palästina, Syrien, Tunesien und Republik Moldau, d. h. die Ukraine ist hier nicht einbezogen.

<sup>3</sup> „Länder des gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums“ sind die Parteien des multilateralen Übereinkommens über die Schaffung eines gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums: Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union, die Republik Albanien, Bosnien und Herzegowina, die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, die Republik Island, die Republik Montenegro, das Königreich Norwegen, die Republik Serbien und das Kosovo (diese Bezeichnung berührt nicht die Standpunkte zum Status und steht in Einklang mit der Resolution 1244 des VN-Sicherheitsrates und dem Gutachten des Internationalen Gerichtshofs zur Unabhängigkeitserklärung des Kosovos.)

35. Die gemäß Absatz 1 Buchstaben a und b dieses Anhangs durchgeführten Dienste müssen ihren Ursprungs- oder Bestimmungsort im Hoheitsgebiet der Ukraine haben, was Luftfahrtunternehmen der Ukraine angeht, und, was Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union angeht, im Gebiet der Europäischen Union.
36. 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 1 Buchstaben a und b dieses Anhangs 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 ihrer Luftfahrzeuge auf ein anderes ihrer Luftfahrzeuge verlagern,
  - f) Zwischenlandungen an beliebigen Punkten innerhalb oder außerhalb des Gebietes der Parteien durchführen,
  - g) Transitverkehr über das Gebiet der jeweils anderen Vertragspartei durchführen, sowie
  - h) Verkehr ungeachtet seines Ursprungs in ein und demselben Luftfahrzeug kombinieren.
37. Jede Partei lässt es zu, dass jedes Luftfahrtunternehmen die Frequenz und Kapazität des von ihm 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 26 (Wettbewerbliches Umfeld) erforderlich ist.

38. 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.
39. Dieser Anhang unterliegt den Übergangsregelungen von Anhang III dieses Abkommens und der Ausweitung der darin vorgesehenen Rechte.

## ÜBERGANGSREGELUNGEN

### Abschnitt 1

#### Übergangszeiträume

1. Der Übergang der Ukraine zur effektiven Anwendung aller sich aus diesem Abkommen ergebenden Bestimmungen und Bedingungen erfolgt in zwei Übergangszeiträumen.
2. Dieser Übergang unterliegt Bewertungen und Normungsinspektionen, die von der Europäischen Kommission bzw. der EASA durchgeführt werden, sowie einem Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses gemäß Artikel 33 (Übergangsregelungen) dieses Abkommens.

### Abschnitt 2

#### Bestimmungen, die im ersten Übergangszeitraum Anwendung finden

1. Während des ersten Übergangszeitraums
  - a) dürfen Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union und von der Ukraine zugelassene Luftfahrtunternehmen unbegrenzte Verkehrsrechte zwischen allen Punkten in der Europäischen Union und allen Punkten in der Ukraine ausüben;
  - b) auf der Grundlage einer Bewertung der Anwendung der einschlägigen Anforderungen und Standards der Europäischen Union durch die Ukraine und nach Unterrichtung des Gemeinsamen Ausschusses wird die Ukraine als Beobachter zu den Arbeiten des Ausschusses zugelassen, der aufgrund der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft eingerichtet wurde, und
  - c) die Bestimmungen von Artikel 22 (Kommerzielle Möglichkeiten), Unterabsatz 5 Buchstabe c (Bodenabfertigung für Luftfahrtunternehmen Dritter) dieses Abkommens finden keine Anwendung.

2. Die Bedingungen für den Übergang zum zweiten Übergangszeitraum erfordern von der Ukraine Folgendes:

a) Die Aufnahme in das nationale Recht und die Anwendung der anwendbaren Anforderungen und Standards folgender Rechtsvorschriften:

- Verordnung (EG) Nr. 216/2008 (gemeinsame Vorschriften für die Zivilluftfahrt und Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit);

- Verordnung (EU) Nr. 748/2012 (Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben);

- Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 (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 (EU) Nr. 965/2012 (Festlegung von technischen Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb);

- Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 (Festlegung von technischen Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt);

- Verordnung (EU) Nr. 996/2010 (Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen);

- Richtlinie 2009/12/EG (Flughafenentgelte);

Richtlinie 96/67/EG (Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft);

Verordnung (EWG) Nr. 95/93 (gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen);

- Richtlinie 2000/79/EG (Europäische Vereinbarung über die Arbeitszeitorganisation für das fliegende Personal der Zivilluftfahrt);

- Kapitel IV der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 (Durchführung von Luftverkehrsdiensten);
- Verordnung (EG) Nr. 785/2004 (Anforderungen an die Haftpflichtversicherung für Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber);
- Verordnung (EG) Nr. 80/2009 (computergesteuerte Buchungssysteme);
- Verordnung (EG) Nr. 2027/97 (Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen);
- Verordnung (EG) Nr. 261/2004 (gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen);
- 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“);
- 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“);
- 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“);
- Verordnung (EG) Nr. 552/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2004 über die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes („Interoperabilitäts-Verordnung“);
- 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;

- Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 der Kommission vom 6. Dezember 2006 zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste;
- Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1034/2011 der Kommission vom 17. Oktober 2011 über die Sicherheitsaufsicht im Bereich des Flugverkehrsmanagements und der Flugsicherungsdienste und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 691/2010;
- Verordnung (EG) Nr. 2150/2005 der Kommission vom 23. Dezember 2005 über gemeinsame Regeln für die flexible Luftraumnutzung und
- Verordnung (EU) Nr. 255/2010 der Kommission vom 25. März 2010 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Verkehrsflussregelung im Flugverkehr,

entsprechend dem Wortlaut dieser Rechtsvorschriften, einschließlich ihrer Änderungen in Anhang I dieses Abkommens;

- b) die Anwendung von Betriebsgenehmigungsvorschriften, die den Vorschriften 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 Europäischen Union substantiell entsprechen, und
- c) in Bezug auf die Luftsicherheit die Anwendung des ECAC-Dokuments 30, Teil II in seiner letzten anwendbaren Änderungsfassung.

### **Abschnitt 3**

#### **Bestimmungen, die im zweiten Übergangszeitraum Anwendung finden**

1. Nach dem in Artikel 33 dieses Abkommens (Übergangsregelungen) vorgesehenen Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses, mit dem bestätigt wird, dass die Ukraine alle in Abschnitt 2 Absatz 2 genannten Bedingungen erfüllt,
  - a) werden die einschlägigen von der Ukraine erteilten Zulassungen bzw. Zeugnisse, die in Anhang IV Abschnitt 1 aufgeführt sind, von den Mitgliedstaaten gemäß den im Beschluss des gemeinsamen Ausschusses festgelegten Bedingungen und gemäß Artikel 11 der Verordnung (EG) 216/2008 anerkannt;



- b) die Bestimmungen von Artikel 22 (Kommerzielle Möglichkeiten), Unterabsatz 5 Buchstabe c (Bodenabfertigung für Luftfahrtunternehmen Dritter) dieses Abkommens finden Anwendung und
  - c) auf der Grundlage einer Bewertung der Anwendung der einschlägigen Anforderungen und Standards der Europäischen Union durch die Ukraine und nach Unterrichtung des Gemeinsamen Ausschusses wird die Ukraine als Beobachter zu den Arbeiten des Ausschusses zugelassen, der aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 zur Erstellung der gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, eingerichtet wurde.
2. Die Bedingungen für den Übergang zur vollen Anwendung dieses Abkommens erfordern von der Ukraine Folgendes:
- a) Die Aufnahme in das nationale Recht und die Anwendung aller anwendbaren Anforderungen und Standards der Rechtsvorschriften der Europäischen Union, die in Anhang I dieses Abkommens aufgeführt sind und
  - b) die Organisation des Luftraums in der Zuständigkeit der Ukraine entsprechend den EU-Anforderungen, die für die Einrichtung von FAB gelten.

#### **Abschnitt 4**

##### **Volle Anwendung des Abkommens**

Nach dem in Artikel 33 dieses Abkommens (Übergangsregelungen) vorgesehenen Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses, mit dem bestätigt wird, dass die Ukraine alle in Abschnitt 3 Absatz 2 dieses Anhangs genannten Bedingungen erfüllt, gilt Folgendes:

1. Zusätzlich zu den in Abschnitt 2 Absatz 1 dieses Anhangs festgelegten Verkehrsrechten
- a) dürfen Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union unbegrenzte Verkehrsrechte zwischen Punkten in der Ukraine, Zwischenlandepunkten im Gebiet der Europäischen Nachbarschaftspolitik und in Ländern des gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums sowie Punkten in den in

Anhang V aufgeführten Ländern und dahinter gelegenen Punkten ausüben, wenn der Flug zu einem Dienst gehört, mit dem ein Punkt in einem Mitgliedstaat bedient wird.

Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union dürfen außerdem unbegrenzte Verkehrsrechte zwischen Punkten in der Ukraine ausüben, unabhängig davon, ob solche Flugdienste in der EU beginnen oder enden; und

- b) dürfen Luftfahrtunternehmen der Ukraine unbegrenzte Verkehrsrechte zwischen Punkten in der Europäischen Union, Zwischenlandepunkten im Gebiet der Europäischen Nachbarschaftspolitik und in Ländern des gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums sowie Punkten in den in Anhang V aufgeführten Ländern und dahinter gelegenen Punkten ausüben, wenn der Flug zu einem Dienst gehört, mit dem ein Punkt in der Ukraine bedient wird.

2. Alle von der Ukraine erteilten einschlägigen Zeugnisse bzw. Zulassungen, die in Anhang IV Abschnitt 2 dieses Abkommens aufgeführt sind, werden von den Mitgliedstaaten gemäß den in diesen Bestimmungen vorgesehenen Bedingungen anerkannt.

---

**LISTE DER ZULASSUNGEN UND ZEUGNISSE, AUF DIE IN  
ANHANG III DIESES ABKOMMENS BEZUG GENOMMEN WIRD**

**DIESES ABKOMMENS**

**1. Flugbesatzung**

Pilotenlizenzen (Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder Entzug von Lizenzen) (Verordnungen (EG) Nr. 216/2008, (EU) Nr. 1178/2011, (EU) Nr. 290/2012 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011).

Erteilung von Zeugnissen für Personen, die für die Flugausbildung oder die Flugsimulatoreausbildung oder die Bewertung der Befähigung eines Piloten verantwortlich sind (Verordnungen (EG) Nr. 216/2008, (EU) Nr. 1178/2011, (EU) Nr. 290/2012 zur Änderungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011).

Flugbegleiterbescheinigungen (Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder Entzug von Bescheinigungen) (Verordnungen (EG) Nr. 216/2008, (EU) Nr. 1178/2011, (EU) Nr. 290/2012 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011).

Tauglichkeitszeugnisse für Piloten (Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder Entzug von Zeugnissen) (Verordnungen (EG) Nr. 216/2008, (EU) Nr. 1178/2011, (EU) Nr. 290/2012 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011).

Zulassung von flugmedizinischen Sachverständigen sowie Bedingungen, unter denen Ärzte für Allgemeinmedizin als flugmedizinische Sachverständige fungieren dürfen (Verordnungen (EG) Nr. 216/2008, (EU) Nr. 1178/2011, (EU) Nr. 290/2012 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011).

Regelmäßige flugmedizinische Beurteilung von Flugbegleitern - Qualifikation der Personen, die für diese Beurteilung zuständig sind (Verordnungen (EG) Nr. 216/2008, (EU) Nr. 1178/2011, (EU) Nr. 290/2012 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011).

Bedingungen für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf von Zeugnissen für Organisationen für die Pilotenausbildung (Verordnungen (EG) Nr. 216/2008, (EU) Nr. 1178/2011, (EU) Nr. 290/2012 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011).

Bedingungen für die Erteilung, Aufrechterhaltung, Änderung, Einschränkung, Aussetzung oder den Widerruf von Zeugnissen für flugmedizinische Zentren, die mit der Qualifizierung und flugmedizinischen Beurteilung von fliegender Personal in der Zivilluftfahrt befasst sind (Verordnungen (EG) Nr. 216/2008, (EU) Nr. 1178/2011, (EU) Nr. 290/2012 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011).

Zertifizierung von Flugsimulationsübungsgeräten und Anforderungen an Organisationen, die solche Geräte betreiben und verwenden (Verordnungen (EG) Nr. 216/2008, (EU) Nr. 1178/2011, (EU) Nr. 290/2012 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011).

## **2. Flugverkehrsmanagement/Flugsicherungsdienste**

Zeugnisse für Erbringer von Flugverkehrsdiensten (Verordnungen (EG) Nr. 216/2008, (EU) Nr. 1034/2011, (EU) Nr. 1035/2011 Anhang II Besondere Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugverkehrsdiensten).

Zeugnisse für die Erbringer von Wetterdiensten (Verordnungen (EG) Nr. 216/2008, (EU) Nr. 1034/2011, (EU) Nr. 1035/2011 Anhang III Besondere Anforderungen bezüglich der Erbringung von Wetterdiensten).

Zeugnisse für die Erbringer von Flugberatungsdiensten (Verordnungen (EG) Nr. 216/2008, (EU) Nr. 1034/2011, (EU) Nr. 1035/2011 Anhang IV Besondere Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugberatungsdiensten).

Zeugnisse für die Erbringer von Kommunikations-, Navigations- oder Überwachungsdiensten (Verordnungen (EG) Nr. 216/2008, (EU) Nr. 1034/2011, (EU) Nr. 1035/2011 Anhang V Besondere Anforderungen bezüglich der Erbringung von Kommunikations-, Navigations- oder Überwachungsdiensten).

Lizenzen von Fluglotsen (ATCO) und Fluglotsen in Ausbildung (Erteilung, Aussetzung und Widerruf) und entsprechende Erlaubnisse und Befugnisse (Verordnungen (EG) Nr. 216/2008, (EU) Nr. 805/2011).

Medizinische Tauglichkeitszeugnisse für Fluglotsen (Verordnungen (EG) Nr. 216/2008, (EU) Nr. 805/2011).

Zertifizierungsbescheinigungen für Ausbildungsorganisationen für Fluglotsen (ATCO) (Gültigkeit, Erneuerung, Verlängerung und Verwendung) (Verordnungen (EU) Nr. 216/2008 und (EU) Nr. 805/2011).

**LISTE DER IN DEN ARTIKELN 17, 19 UND 22  
DIESES ABKOMMENS UND  
IN DEN ANHÄNGEN II UND III DIESES ABKOMMENS GENANNTEN  
DRITTSTAATEN**

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) sowie
4. Schweizerische Eidgenossenschaft (gemäß dem Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr).

## VERFAHRENSVORSCHRIFTEN

Dieses Abkommen ist in Einklang mit den nachstehend aufgeführten Verfahrensregeln anwendbar:

### 1. BETEILIGUNG DER UKRAINE AN AUSSCHÜSSEN

Wenn die Ukraine aufgrund dieses Abkommens an einem Ausschuss beteiligt ist, der durch die einschlägigen Rechtsvorschriften der Europäischen Union eingerichtet wurde, erhält sie Beobachterstatus und wird in alle einschlägigen Diskussionen einbezogen und ist aufgerufen, sich entsprechend den jeweiligen Verfahrensregeln an den Aussprachen zu beteiligen, bleibt jedoch von Sitzungen mit Abstimmungen ausgeschlossen.

In Bezug auf den Bereich des Flugverkehrsmanagements wird die Ukraine im Hinblick auf die Umsetzung der Rechtsvorschriften zum einheitlichen europäischen Luftraum ebenfalls an allen von der Europäischen Kommission eingerichteten Gremien beteiligt, z. B. Branchenkonsultationsgremium (Industry Consultation Body – ICB) und Netzmanager (NM).

### 2. ERLANGUNG DES BEOBACHTERSTATUS IN DER EASA

Der Beobachterstatus in der EASA berechtigt die Ukraine zur Teilnahme an technischen Gruppen und Gremien der EASA, die den EU-Mitgliedstaaten und allen anderen Partnerländern im Bereich der Europäischen Nachbarschaftspolitik offen stehen, zu den jeweils geltenden Teilnahmebedingungen. Der Beobachterstatus ist nicht mit einem Stimmrecht verbunden. Dieser Status gilt nicht für den EASA-Verwaltungsrat.

### 3. ZUSAMMENARBEIT UND INFORMATIONSAUSTAUSCH

Um die Ausübung der einschlägigen Befugnisse der zuständigen Behörden der Parteien zu erleichtern, tauschen diese auf Antrag alle Informationen aus, die für die ordnungsgemäße Durchführung dieses Abkommens erforderlich sind.

### 4. BEZUGNAHME AUF SPRACHEN

Die Vertragsparteien sind berechtigt, in den im Rahmen dieses Abkommens durchgeführten Verfahren jede Amtssprache der Organe der Europäischen Union oder die ukrainische Sprache zu verwenden. Die Parteien sind sich jedoch

bewusst, dass die Verwendung der englischen Sprache diese Verfahren erleichtert. Wird in einem Dokument eine Sprache verwendet, die keine Amtssprache der Organe der Europäischen Union ist, wird unter Berücksichtigung der Bestimmung des vorhergehenden Satzes zusammen mit dem Dokument eine Übersetzung in eine Amtssprache der Organe der Europäischen Union übermittelt. Beabsichtigt eine Partei, bei einem mündlichen Verfahren eine Sprache zu verwenden, die keine Amtssprache der Organe der Europäischen Union ist, gewährleistet diese Partei eine Simultanverdolmetschung ins Englische.



**KRITERIEN GEMÄSS ARTIKEL 26 ABSATZ 4  
DIESES ABKOMMENS**

1. Mit dem ordnungsgemäßen Funktionieren dieses Abkommens vereinbar sind:
    - a) Beihilfen sozialer Art an einzelne Verbraucher, wenn sie ohne Diskriminierung in Bezug auf die Herkunft der Dienste gewährt werden, sowie
    - b) Beihilfen zur Beseitigung von Schäden, die durch Naturkatastrophen oder sonstige außergewöhnliche Ereignisse entstanden sind.
  
  2. Mit dem ordnungsgemäßen Funktionieren dieses Abkommens vereinbar sind ferner:
    - a) Beihilfen zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung von Gebieten, in denen der Lebensstandard außergewöhnlich niedrig ist oder eine erhebliche Unterbeschäftigung herrscht;
    - b) Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete, soweit sie die kommerziellen Tätigkeiten der Luftfahrtunternehmen nicht in einer Weise verändern, die dem Interesse der Vertragsparteien zuwiderläuft, sowie
    - (c) Beihilfen zur Erreichung der gemäß den EU-Verordnungen über horizontale Gruppenfreistellungen und den horizontalen und sektoralen EU-Beihilferegeln zulässigen Ziele, wenn sie mit den darin niedergelegten Voraussetzungen im Einklang stehen.
-