



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 8.4.2021
COM(2021) 161 final

2021/0085 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

**über die Unterzeichnung des Abkommens über einen gemeinsamen Luftverkehrsraum
zwischen der Republik Armenien einerseits und der Europäischen Union und ihren
Mitgliedstaaten andererseits im Namen der Europäischen Union und die vorläufige
Anwendung dieses Abkommens**

DE

DE

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Das Abkommen über den gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten und der Republik Armenien wurde von der Kommission im Rahmen eines vom Rat am 7. Dezember 2015 erteilten Mandats ausgehandelt.

Die Luftverkehrsdienste zwischen der Union und Armenien werden derzeit auf der Grundlage bilateraler Abkommen zwischen einzelnen Mitgliedstaaten und Armenien durchgeführt.

Im Rahmen der Luftfahrtäußenpolitik der Union ist vorgesehen, umfassende Luftverkehrsabkommen mit Nachbarländern auszuhandeln, bei denen der Mehrwert und wirtschaftliche Nutzen solcher Abkommen außer Frage steht. Die Ziele des Abkommens sind insbesondere:

die schrittweise Marktöffnung hinsichtlich Streckenzugang und Kapazität auf gegenseitiger Grundlage,

die Gewährleistung der Konvergenz im Regelungsbereich und die effektive Einhaltung der einschlägigen Luftverkehrsvorschriften der Union durch Armenien sowie

Diskriminierungsfreiheit und einheitliche Rahmenbedingungen für die Wirtschaftsbeteiligten.

• Allgemeiner Kontext

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

In Einklang mit den Verhandlungsdirektiven wurde der Entwurf eines Abkommens mit Armenien von beiden Seiten am 24. November 2017 paraphiert.

• Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich

Der Abschluss eines Abkommens über einen gemeinsamen Luftverkehrsraum mit Armenien ist für die Union ein wichtiges Element der Entwicklung ihrer Luftfahrtäußenpolitik sowie ein entscheidender Bestandteil ihrer Nachbarschaftspolitik und der Schaffung eines erweiterten gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums, wie in der Mitteilung der Kommission „Die Luftfahrtäußenpolitik der EU – Bewältigung der künftigen Herausforderungen“ (COM(2012) 556 final) erläutert.

- **Kohärenz mit bestehenden Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

Die Bestimmungen des Abkommens gehen den einschlägigen Bestimmungen bestehender bilateraler Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten und der Republik Armenien vor. Bestehende Verkehrsrechte, die aus diesen bilateralen Abkommen abgeleitet werden und nicht unter dieses Abkommen fallen, können jedoch weiterhin ausgeübt werden, vorausgesetzt, es findet keine Diskriminierung zwischen den Mitgliedstaaten und ihren Staatsangehörigen statt.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄSSIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Artikel 100 Absatz 2 und Artikel 218 Absatz 5 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV).

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

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

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

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

Die schrittweise Beseitigung der Beschränkungen für den Marktzugang zwischen der Union und Armenien wird nicht nur neue Marktteilnehmer anziehen und Möglichkeiten zum Anfliegen unzureichend bedienter Flughäfen schaffen, sondern auch Konsolidierungen zwischen Luftfahrtunternehmen der Union erleichtern.

Das Abkommen ermöglicht es allen Luftfahrtunternehmen der Union, kommerzielle Möglichkeiten wahrzunehmen, z. B. bei der Bodenabfertigung, dem Code-Sharing und der Intermodalität sowie durch die freie Preisbildung.

- **Verhältnismäßigkeit**

Es wird ein Gemeinsamer Ausschuss eingerichtet, um Fragen der Anwendung des Abkommens erörtern zu können. Der Gemeinsame Ausschuss wird den Austausch von Sachverständigen bei neuen Initiativen und Entwicklungen im Legislativ- und Regelungsbereich unterstützen und potenzielle Bereiche für eine Weiterentwicklung des Abkommens prüfen. Dem Gemeinsamen Ausschuss gehören Vertreter der Kommission und der Mitgliedstaaten an.

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

- **Wahl des Instruments**

Die Luftfahrtäußenbeziehungen können allein durch völkerrechtliche Übereinkünfte geregelt werden.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Entfällt.

- **Konsultation der Interessenträger**

Gemäß Artikel 218 Absatz 4 AEUV hat die Kommission die Verhandlungen in Abstimmung mit einem Sonderausschuss (beratendes Forum) geführt. Die Branche wurde ebenfalls während der Verhandlungen konsultiert.

Im Rahmen dieses Verfahrens abgegebene Bemerkungen wurden berücksichtigt. Die betreffenden Mitgliedstaaten haben die Richtigkeit der Bezugnahmen auf die bilateralen Luftverkehrsabkommen überprüft. Die Branche betonte die Bedeutung einer soliden Rechtsgrundlage für ihre Geschäftstätigkeit.

- **Einhaltung und Nutzung von Expertenwissen**

Entfällt.

- **Folgenabschätzung**

Entfällt.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Entfällt.

- **Grundrechte**

Entfällt.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Haushalt der Europäischen Union.

5. WEITERE ANGABEN

- Zusammenfassung des vorgeschlagenen Abkommens**

Das Abkommen umfasst einen Hauptteil, der die Hauptgrundsätze enthält, und zwei Anhänge: Anhang I mit Übergangsbestimmungen und Anhang II mit den für die Zivilluftfahrt geltenden EU-Vorschriften.

Seit dem 1. Januar 2021 gilt das Unionsrecht nicht mehr für das Vereinigte Königreich. Im Einvernehmen mit Armenien wurden deshalb sämtliche Bezugnahmen auf das Vereinigte Königreich aus dem paraphierten Text gestrichen und es wurde eine Standard-Gebietsklausel aufgenommen.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über die Unterzeichnung des Abkommens über einen gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen der Republik Armenien einerseits und der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten andererseits im Namen der Europäischen Union und die vorläufige Anwendung dieses Abkommens

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 5,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Am 7. Dezember 2015 ermächtigte der Rat die Kommission zur Aufnahme von Verhandlungen mit der Republik Armenien über ein Abkommen über einen gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen der Republik Armenien einerseits und der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten andererseits. Die Verhandlungen wurden mit der Paraphierung des Abkommens am 24. November 2017 erfolgreich abgeschlossen.
- (2) Unter dem Vorbehalt seines Abschlusses zu einem späteren Zeitpunkt sollte das Abkommen im Namen der Union unterzeichnet werden.
- (3) Das Abkommen sollte vorläufig angewendet werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Unterzeichnung des Abkommens über einen gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen der Republik Armenien einerseits und der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten andererseits wird im Namen der Union vorbehaltlich des Abschlusses des Abkommens genehmigt.

Der Wortlaut des Abkommens ist diesem Beschluss beigelegt.

Artikel 2

Vorbehaltlich des Abschlusses des Abkommens stellt das Generalsekretariat des Rates die für seine Unterzeichnung erforderliche Bevollmächtigungsurkunde für die vom Verhandlungsführer des Abkommens benannte(n) Person(en) aus.

Artikel 3

Bis zu seinem Inkrafttreten wird das Abkommen gemäß Artikel 30 Absatz 5 des Abkommens ab dem Tag der Unterzeichnung vorläufig von der Union angewendet.

Artikel 4

Die Kommission wird ermächtigt, nach Konsultation eines vom Rat eingesetzten Besonderen Ausschusses den Standpunkt festzulegen, der von der Union zu Beschlüssen des Gemeinsamen Ausschusses nach Artikel 27 Absatz 7 des Abkommens im Hinblick auf Änderungen des Anhangs II des Abkommens durch Aufnahme von Rechtsvorschriften der Union in diesen Anhang, gegebenenfalls mit technischen Anpassungen, zu vertreten ist.

Artikel 5

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 8.4.2021
COM(2021) 161 final

ANNEX

ANHANG

des

Vorschlags für einen Beschluss des Rates

**über die Unterzeichnung des Abkommens über einen gemeinsamen Luftverkehrsraum
zwischen der Republik Armenien einerseits und der Europäischen Union und ihren
Mitgliedstaaten andererseits im Namen der Europäischen Union und die vorläufige
Anwendung dieses Abkommens**

DE

DE

ABKOMMEN ÜBER EINEN GEMEINSAMEN LUFTVERKEHRSRAUM
ZWISCHEN DER REPUBLIK ARMENIEN
EINERSEITS
UND DER EUROPÄISCHEN UNION UND IHREN MITGLIEDSTAATEN ANDERERSEITS

INHALT

ARTIKEL 1 Ziel

ARTIKEL 2 Begriffsbestimmungen

TITEL I: WIRTSCHAFTLICHE BESTIMMUNGEN

ARTIKEL 3 Gewährung von Rechten

ARTIKEL 4 Betriebsgenehmigung

ARTIKEL 5 Verweigerung, Widerruf, Aussetzung oder Einschränkung von Betriebsgenehmigungen

ARTIKEL 6 Investitionen in Luftfahrtunternehmen

ARTIKEL 7 Einhaltung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften

ARTIKEL 8 Fairer Wettbewerb

ARTIKEL 9 Kommerzielle Möglichkeiten

ARTIKEL 10 Zölle und Steuern

ARTIKEL 11 Nutzungsgebühren

ARTIKEL 12 Flugpreise und Luftfrachtraten

ARTIKEL 13 Statistiken

TITEL II REGULIERUNGSZUSAMMENARBEIT

ARTIKEL 14 Flugsicherheit

ARTIKEL 15 Luftsicherheit

ARTIKEL 16 Flugverkehrsmanagement

ARTIKEL 17 Umweltschutz

ARTIKEL 18 Haftung von Luftfahrtunternehmen

ARTIKEL 19 Verbraucherschutz

ARTIKEL 20 Computergesteuerte Buchungssysteme

ARTIKEL 21 Soziale Aspekte

TITEL III INSTITUTIONELLE BESTIMMUNGEN

ARTIKEL 22 Auslegung und Durchsetzung

ARTIKEL 23 Gemeinsamer Ausschuss

ARTIKEL 24 Streitbeilegung und Schiedsverfahren

ARTIKEL 25 Schutzmaßnahmen

ARTIKEL 26 Beziehung zu anderen Übereinkünften

ARTIKEL 27 Änderungen

ARTIKEL 28 Beendigung

ARTIKEL 29 Registrierung des Abkommens

ARTIKEL 30 Inkrafttreten und vorläufige Anwendung

ANHANG I: Übergangsbestimmungen

ANHANG II: Auf die Zivilluftfahrt anwendbare Vorschriften

DIE REPUBLIK ARMENIEN (im Folgenden „Armenien“)

einerseits,
und

DAS KÖNIGREICH BELGIEN,

DIE REPUBLIK BULGARIEN,

DIE TSCHECHISCHE REPUBLIK,

DAS KÖNIGREICH DÄNEMARK,

DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND,

DIE REPUBLIK ESTLAND,

IRLAND,

DIE HELLENISCHE REPUBLIK,

DAS KÖNIGREICH SPANIEN,

DIE FRANZÖSISCHE REPUBLIK,

DIE REPUBLIK KROATIEN,

DIE ITALIENISCHE REPUBLIK,

DIE REPUBLIK ZYPERN,

DIE REPUBLIK LETTLAND,

DIE REPUBLIK LITAUEN,

DAS GROSSHERZOGTUM LUXEMBURG,

UNGARN,

MALTA,

DAS KÖNIGREICH DER NIEDERLANDE,

DIE REPUBLIK ÖSTERREICH,

DIE REPUBLIK POLEN,

DIE PORTUGIESISCHE REPUBLIK,

RUMÄNIEN,

DIE REPUBLIK SLOWENIEN,

DIE SLOWAKISCHE REPUBLIK,

DIE REPUBLIK FINNLAND,

DAS KÖNIGREICH SCHWEDEN,

als Parteien des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden die „EU-Verträge“) und als Mitgliedstaaten der Europäischen Union (im Folgenden gemeinsam die „EU-Mitgliedstaaten“ bzw. einzeln der „EU-Mitgliedstaat“),

und die EUROPÄISCHE UNION,

andererseits

Armenien und die EU-Mitgliedstaaten sind, ebenso wie die Europäische Union, Unterzeichner des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt –

IN DER ERWÄGUNG, dass das Abkommen über Partnerschaft und Zusammenarbeit zwischen den Europäischen Gemeinschaften und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Republik Armenien andererseits am 22. April 1996 unterzeichnet wurde,

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

VON DEM WUNSCH GELEITET, die Luftverkehrsdiene zu verbessern und ein internationales Luftverkehrssystem ohne Diskriminierung auf der Grundlage eines offenen und fairen Wettbewerbs am Markt zwischen den Luftfahrtunternehmen zu fördern,

VON DEM WUNSCH GELEITET, ihre Interessen im Bereich des Luftverkehrs zu verfolgen,

IN ANERKENNUNG der Bedeutung effizienter Luftverkehrsanbindungen für die Förderung des Handels, des Fremdenverkehrs, der Investitionstätigkeit und der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung,

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

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

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

IN ANERKENNUNG der Bedeutung einer angemessenen Unterstützung in dieser Hinsicht,

VON DEM WUNSCH GELEITET, im Luftverkehr ein Höchstmaß an Flug- und Luftsicherheit zu gewährleisten und unter Bekundung ihrer tiefen Besorgnis über Handlungen und 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,

ENTSCHLOSSEN, die potenziellen Vorteile der Regulierungszusammenarbeit und der

Harmonisierung ihrer Rechts- und Veraltungsvorschriften für die Zivilluftfahrt zu maximieren,

IN ANERKENNUNG der großen potenziellen Vorteile, die aus wettbewerbsorientierten Luftverkehrsdienssten und einer rentablen Luftverkehrsindustrie erwachsen können,

VON DEM WUNSCH GELEITET, einen freien, fairen und verzerrungsfreien Wettbewerb zu fördern und in Anerkennung der Tatsache, dass Subventionen den Wettbewerb beeinträchtigen und die grundlegenden Ziele dieses Abkommens in Frage stellen können und dass ohne gleiche Bedingungen für die Luftfahrtunternehmen in einem freien, fairen und verzerrungsfreien Wettbewerb die potenziellen Vorteile möglicherweise nicht verwirklicht werden können,

IN DER ABSICHT, auf dem Rahmen bestehender Abkommen und Vereinbarungen zwischen den Parteien aufzubauen, um den Zugang zu den Märkten zu öffnen und größtmöglichen Nutzen für Verbraucher, Versender, Luftfahrtunternehmen und Flughäfen und ihre Beschäftigten, Gemeinschaften und sonstige indirekte Nutznießer zu erzielen,

UNTER BEKRÄFTIGUNG der Bedeutung des Umweltschutzes bei der Entwicklung und Umsetzung einer internationalen Luftverkehrspolitik,

UNTER BEKRÄFTIGUNG der Dringlichkeit von Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und der Notwendigkeit der Fortsetzung der Zusammenarbeit zur Verringerung der Treibhausgasemissionen in der Luftfahrt im Einklang mit den multilateralen Vereinbarungen in diesem Bereich, insbesondere mit den einschlägigen Instrumenten der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und dem Pariser Übereinkommen vom 12. Dezember 2015 im Kontext des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen,

UNTER BEKRÄFTIGUNG der 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, und der Gewährleistung eines angemessenen Verbraucherschutzniveaus bei Luftverkehrsdienssten, wobei der Kooperationsbedarf in diesem Bereich anerkannt wird,

UNTER BESTÄTIGUNG, dass durch bessere kommerzielle Möglichkeiten die beschäftigungsbezogenen Grundsätze der Parteien nicht gefährdet werden sollen, und unter Bekräftigung der Bedeutung der sozialen Dimension der internationalen Luftfahrt sowie der Berücksichtigung der Folgen der Markttöffnung für den Arbeitsmarkt, die Beschäftigung und die Arbeitsbedingungen,

UNTER HINWEIS AUF die Bedeutung eines besseren Zugangs zu Kapital für die Luftverkehrsbranche im Hinblick auf die künftige Entwicklung des Luftverkehrs,

IN ANERKENNUNG der potenziellen Vorteile, die sich aus der Möglichkeit des Beitritts von Drittländern zu diesem Abkommen ergeben könnten,

IN DEM BESTREBEN, ein Luftverkehrsabkommen in Ergänzung des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt abzuschließen –

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

ARTIKEL 1

Ziel

Ziel dieses Abkommens ist die Schaffung eines gemeinsamen Luftverkehrsraums der Parteien, der auf einer schrittweisen Marktöffnung, der Liberalisierung der Eigentums- und Kontrollbestimmungen für Luftfahrtunternehmen, fairen und gleichen Wettbewerbsbedingungen, Nichtdiskriminierung und der Einhaltung gemeinsamer Vorschriften, auch in den Bereichen Flugsicherheit, Luftsicherheit, Flugverkehrsmanagement, soziale Aspekte und Umwelt, beruht. Zu diesem Zweck werden in diesem Abkommen die Vorschriften festgelegt, die unter den ebenfalls nachstehend festgelegten Bedingungen zwischen den Parteien Anwendung finden. Zu diesen Vorschriften gehören auch die Bestimmungen der in Anhang II aufgeführten Rechtsakte.

ARTIKEL 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieses Abkommens bezeichnet, soweit nichts anderes bestimmt ist,

1. „Abkommen“ das vorliegende Abkommen, seine Anhänge und Anlagen sowie alle diesbezüglichen Änderungen;
2. „Luftverkehr“ die öffentlich angebotene entgeltliche Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post mit Luftfahrzeugen, entweder getrennt oder zusammen, als Linien- oder Charterdienste;
3. „Feststellung der Staatszugehörigkeit“ eine Feststellung, wonach ein Luftfahrtunternehmen, das die Durchführung von Luftverkehrsdielen im Rahmen dieses Abkommens beantragt, die Anforderungen des Artikels 4 hinsichtlich Eigentum, effektiver Kontrolle und Hauptgeschäftssitz erfüllt;
4. „Feststellung der Eignung“ eine Feststellung, wonach ein Luftfahrtunternehmen, das die Durchführung von Luftverkehrsdielen im Rahmen dieses Abkommens beantragt, über eine hierfür ausreichende Finanzfähigkeit und angemessene Managementerfahrung verfügt und zur Einhaltung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften und Anforderungen, die für den Betrieb solcher Dienste gelten, bereit ist;
5. „zuständige Behörden“ die Regierungsbehörden oder staatlichen Stellen, die für die Verwaltungsfunktionen im Rahmen dieses Abkommens zuständig sind;

6. „ICAO-Abkommen“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, einschließlich

- a) aller diesbezüglichen Änderungen, die gemäß Artikel 94 Buchstabe a des ICAO-Abkommens in Kraft getreten sind und sowohl von Armenien als auch dem jeweils betroffenen Mitgliedstaat oder den jeweils betroffenen 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 Armenien als auch für den jeweils betroffenen EU-Mitgliedstaat oder die jeweils betroffenen EU-Mitgliedstaaten gelten;

7. „Vollkosten“ die Kosten einer erbrachten Dienstleistung zuzüglich einer angemessenen Gebühr für Verwaltungsgemeinkosten;

8. „internationaler Luftverkehr“ den Luftverkehr, der durch den Luftraum über dem Hoheitsgebiet von mehr als einem Staat führt;

9. „Parteien“ Armenien auf der einen Seite und die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten auf der anderen Seite;

10. „Hauptgeschäftssitz“ die Hauptverwaltung oder der eingetragene Sitz eines Luftfahrtunternehmens im Hoheitsgebiet der Partei, in dem die wichtigsten Finanzfunktionen und die betriebliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen, einschließlich der Leitungsaufgaben zur Aufrechterhaltung der Luftpüchtigkeit, ausgeübt werden;

11. „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ eine Landung für andere Zwecke als zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Gepäck, Fracht und/oder Post im Luftverkehr;

12. „Flugpreise“ die für die Beförderung von Fluggästen im Flugverkehr (einschließlich aller anderen damit zusammenhängenden Beförderungsformen) an Luftfahrtunternehmen oder deren Bevollmächtigte oder an andere Flugscheinverkäufer zu zahlenden Preise, sowie etwaige Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich des Entgelts und der Bedingungen, die Agenturen und anderen Hilfsdiensten geboten werden;

13. „Luftfrachtraten“ die für die Beförderung von Fracht im Flugverkehr (einschließlich aller anderen damit zusammenhängenden Beförderungsformen) zu zahlenden Preise, sowie die Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich des Entgelts und der Bedingungen, die Agenturen und anderen Hilfsdiensten geboten werden;

14. „Hoheitsgebiet“ in Bezug auf Armenien das Hoheitsgebiet Armeniens und in Bezug auf die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten die Landgebiete, Binnengewässer und Hoheitsgewässer der Mitgliedstaaten, auf die der Vertrag über die Europäische Union und der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu den in diesen Verträgen festgelegten Bedingungen Anwendung finden, sowie der Luftraum über diesem Gebiet;

15. „Nutzergebühr“ die Gebühr, die den Luftfahrtunternehmen für die Bereitstellung von Einrichtungen oder Dienstleistungen an Flughäfen, im Flughafenbereich, im Bereich der Flugnavigation oder der Luftsicherheit, einschließlich damit zusammenhängender Dienste und Einrichtungen, auferlegt wird;

16. „Selbstabfertigung“ den Umstand, dass sich ein Nutzer unmittelbar selbst einen oder mehrere Abfertigungsdienste erbringt, ohne hierfür mit einem Dritten einen wie auch immer gearteten Vertrag über die Erbringung solcher Dienste zu schließen. Im Sinne dieser Definition gelten nicht als Dritte in ihrem Verhältnis zueinander Flughafennutzer,

- a) bei denen einer an dem anderen eine Mehrheitsbeteiligung hält oder
- b) bei denen ein und dieselbe Körperschaft an jedem von ihnen eine Mehrheitsbeteiligung hält;

17. „Rechte der fünften Freiheit“ die Rechte oder Vorrechte, die ein Staat („gewährender Staat“) den Luftfahrtunternehmen eines anderen Staates („Empfängerstaat“) gewährt, um internationale Luftverkehrsdienste zwischen dem Hoheitsgebiet des gewährenden Staates und dem Hoheitsgebiet eines Drittstaates durchzuführen, vorbehaltlich der Bedingung, dass solche Luftverkehrsdienste im Hoheitsgebiet des Empfängerstaates beginnen oder enden;

18. „Drittland“ eine Partei, die nicht Partei dieses Abkommens ist.

TITEL I WIRTSCHAFTLICHE BESTIMMUNGEN

ARTIKEL 3

Gewährung von Rechten

1. Die in diesem Artikel genannten Rechte unterliegen den Übergangsbestimmungen in Anhang I dieses Abkommens.

Verkehrsrechte und Streckenführung

2. Die Parteien gewähren einander für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs durch die Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Partei diskriminierungsfrei die folgenden Rechte:

- a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen,
- b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen,
- c) das Recht, zwischen Punkten¹ auf folgenden Strecken Linien- und Charterdienste im internationalen Luftverkehr zur Beförderung von Fluggästen und Fracht (entweder getrennt oder zusammen) zu erbringen:
 - i) für Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union:

Punkte in der Europäischen Union – Zwischenlandepunkte in den Hoheitsgebieten der Partner der Europäischen Nachbarschaftspolitik², in Ländern, die Parteien des multilateralen Übereinkommens über die Schaffung eines gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums sind³, oder in Mitgliedstaaten der Europäischen Freihandelszone⁴ – Punkte in Armenien – außerhalb gelegene Punkte;

- ii) für Luftfahrtunternehmen Armeniens:

Punkte in Armenien – Zwischenlandepunkte in den Hoheitsgebieten der Partner der Europäischen Nachbarschaftspolitik, in Ländern, die Parteien des multilateralen Übereinkommens über die Schaffung eines gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums sind, oder in Mitgliedstaaten der Europäischen Freihandelszone – Punkte in der Europäischen Union;

- d) die in diesem Abkommen anderweitig festgelegten Rechte.

Betriebsflexibilitäten

¹ Bei den in diesem Artikel genannten Punkten handelt es sich um international anerkannte Flughäfen.

² s. Schlussfolgerungen des Rates vom 16. Juni 2003, zusammen mit der Mitteilung der Kommission zur Europäischen Nachbarschaftspolitik vom 12. Mai 2004, die vom Rat in seinen Schlussfolgerungen vom 14. Juni 2004 gebilligt wurde.

³ Veröffentlicht im Amtsblatt der EU (L 285 vom 16.10.2006).

⁴ Republik Island, Fürstentum Liechtenstein, Königreich Norwegen, Schweizerische Eidgenossenschaft.

3. Die Luftfahrtunternehmen beider Parteien können nach eigenem Ermessen bei einzelnen oder allen Flügen auf den in Absatz 2 genannten Strecken

- a) Flüge in einer oder in beiden Richtungen durchführen,
- b) verschiedene Flugnummern innerhalb eines Fluges kombinieren,
- c) entsprechend den Bestimmungen von Absatz 2 Zwischenlandepunkte und außerhalb gelegene Punkte sowie Punkte in den Hoheitsgebieten 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 (Luftfahrzeugwechsel),
- f) Zwischenlandungen an beliebigen Punkten innerhalb oder außerhalb des Hoheitsgebietes der Parteien durchführen,
- g) Transitverkehr über das Hoheitsgebiet der jeweils anderen Partei durchführen,
- h) **Verkehr** ungeachtet seines Ursprungs in ein und demselben Luftfahrzeug kombinieren sowie
- i) bei der gleichen Beförderung mehr als einen Punkt bedienen (Co-Terminalisation).

Die in diesem Absatz vorgesehenen Betriebsflexibilitäten können ohne eine direktionale oder geografische Begrenzung und ohne den Verlust eines sonstigen, nach diesem Abkommen zulässigen Rechts auf Beförderung genutzt werden, sofern

- i) die Dienste von Luftfahrtunternehmen Armeniens einen Punkt in Armenien bedienen;
- ii) die Dienste von Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union einen Punkt in der Europäischen Union bedienen.

4. 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, die Streckenführung, die Herkunftsorte oder die Bestimmungsorte des Verkehrs oder das bzw. die Muster der von Luftfahrtunternehmen der anderen Partei eingesetzten Luftfahrzeuge, abgesehen von Fällen, in denen dies aus zollrechtlichen, technischen, betrieblichen, die Sicherheit des Flugverkehrsmanagements betreffenden, ökologischen oder gesundheitlichen Gründen erforderlich oder anderweitig in diesem Abkommen vorgesehen ist.

5. Die Luftfahrtunternehmen jeder Partei dürfen, auch im Rahmen von Code-Sharing-Vereinbarungen, jeden Punkt in einem Drittland bedienen, der nicht auf den festgelegten Strecken liegt, sofern sie keine Rechte der fünften Freiheit ausüben.

6. Aus diesem Abkommen können nicht abgeleitet werden:

- a) für Luftfahrtunternehmen Armeniens das Recht, in einem EU-Mitgliedstaat Fluggäste, Gepäck, Fracht und/oder Post an Bord zu nehmen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein anderer Ort in demselben EU-Mitgliedstaat ist,
- b) für Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union das Recht, in Armenien Fluggäste, Gepäck, Fracht und/oder Post an Bord zu nehmen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein anderer Ort in Armenien ist.

7. Bei der Ausübung ihrer Rechte und Pflichten aus diesem Abkommen enthalten sich die Parteien jeder Form von Diskriminierung gegenüber Luftfahrtunternehmen der anderen Partei, insbesondere aus Gründen der Staatszugehörigkeit.

8. Ungeachtet sonstiger Bestimmungen dieses Abkommens hat jede Partei das Recht, den Betrieb von internationalem Luftverkehr von einem, nach einem oder durch ein Drittland, mit dem diese Partei keine diplomatischen Beziehungen unterhält, zu verweigern.

ARTIKEL 4

Betriebsgenehmigung

1. Nach Eingang eines Antrags auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung eines Luftfahrtunternehmens einer Partei gewährt die andere Partei die entsprechenden Betriebsgenehmigungen und technischen Genehmigungen mit möglichst geringer verfahrensbedingter Verzögerung, sofern

- a) bei armenischen Luftfahrtunternehmen:

i) das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz in Armenien hat und über eine gültige Betriebsgenehmigung in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften Armeniens verfügt und

ii) Armenien nach der Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberscheins eine wirksame Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen ausübt und aufrechterhält und die zuständige Behörde eindeutig angegeben ist und,

iii) sofern nach Artikel 6 nichts anderes bestimmt ist, das Luftfahrtunternehmen direkt oder mehrheitlich im Eigentum Armeniens und/oder seiner Staatsangehörigen steht und der effektiven Kontrolle Armeniens und/oder seiner Staatsangehörigen unterliegt;

b) bei Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union:

i) das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz im Hoheitsgebiet der Europäischen Union hat und über eine Betriebsgenehmigung gemäß dem EU-Recht verfügt und

ii) der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberscheins zuständige EU-Mitgliedstaat eine effektive Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen ausübt und aufrechterhält und die zuständige Behörde eindeutig angegeben ist und,

iii) sofern nach Artikel 6 nichts anderes bestimmt ist, das Luftfahrtunternehmen direkt oder mehrheitlich im Eigentum eines Mitgliedstaats oder von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder seiner/ihrer Staatsangehörigen steht und der effektiven Kontrolle eines Mitgliedstaats oder von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder seiner/ihrer Staatsangehörigen unterliegt;

c) die Bestimmungen der Artikel 14 und 15 eingehalten werden und

d) das Luftfahrtunternehmen die Bedingungen erfüllt, die nach den Rechts- und Verwaltungsvorschriften vorgeschrieben sind, die von der den Antrag prüfenden Partei üblicherweise auf den Betrieb des internationalen Luftverkehrs angewendet werden.

2. Bei Erteilung von Betriebsgenehmigungen und technischen Genehmigungen behandeln die Parteien alle Luftfahrtunternehmen der anderen Partei ohne Diskriminierung.

3. Nach Empfang eines Betriebsgenehmigungsantrags eines Luftfahrtunternehmens einer Partei erkennt die andere Partei Feststellungen der Eignung und/oder Staatszugehörigkeit, die von der ersten Partei in Bezug auf dieses Luftfahrtunternehmen getroffen wurden, an, als handele es sich um Feststellungen ihrer eigenen zuständigen Behörden, und untersucht diese Angelegenheiten nicht

weiter, außer wie unter den Buchstaben a und b vorgesehen.

- a) Falls die zuständigen Behörden der empfangenden Partei nach Empfang des Betriebsgenehmigungsantrags eines Luftfahrtunternehmens oder nach Erteilung einer entsprechenden Genehmigung spezifische Bedenken haben, dass trotz der Feststellung der anderen Partei für die Erteilung entsprechender Betriebsgenehmigungen oder technischer Genehmigungen festgelegte Bedingungen des Absatzes 1 nicht erfüllt sind, informiert die empfangende Partei die andere Partei unverzüglich und gibt fundierte Begründungen für ihre Bedenken an. In diesem Fall kann jede Partei um Konsultationen, die Vertreter der zuständigen Behörden beider Parteien einschließen können, und/oder um zusätzliche einschlägige Informationen ersuchen; dem Konsultationsersuchen ist so bald wie möglich stattzugeben. Bleibt die Angelegenheit ungelöst, kann jede Partei den Gemeinsamen Ausschuss damit befassen.
- b) Dieser Absatz gilt nicht für die Anerkennung von Feststellungen in Bezug auf Flugsicherheitsbescheinigungen oder -genehmigungen, Luftsicherheitsvorkehrungen oder Versicherungsschutz.

ARTIKEL 5

Verweigerung, Widerruf, Aussetzung oder Einschränkung von Betriebsgenehmigungen

1. Beide Parteien können Betriebsgenehmigungen oder technische Zulassungen verweigern, widerrufen, aussetzen, mit Auflagen versehen oder einschränken oder den Betrieb von Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Partei anderweitig ablehnen, aussetzen, mit Auflagen versehen oder beschränken, wenn
 - a) bei armenischen Luftfahrtunternehmen:
 - i) das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz nicht in Armenien hat oder über keine gültige Betriebsgenehmigung in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften Armeniens verfügt oder
 - ii) die effektive Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen von Armenien, das für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberscheins zuständig ist, nicht ausgeübt bzw. nicht aufrechterhalten wird oder die zuständige Behörde nicht eindeutig angegeben ist oder,
 - iii) sofern nach Artikel 6 nichts anderes bestimmt ist, das Luftfahrtunternehmen nicht direkt oder mehrheitlich im Eigentum Armeniens und/oder seiner Staatsangehörigen steht oder nicht der effektiven Kontrolle Armeniens und/oder seiner Staatsangehörigen unterliegt;

- b) bei Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union:
- i) das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz nicht im Hoheitsgebiet der Europäischen Union hat oder nicht über eine Betriebsgenehmigung in Übereinstimmung mit dem EU-Recht verfügt oder
 - ii) die effektive Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen von dem für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberscheins zuständigen EU-Mitgliedstaat nicht ausgeübt oder aufrechterhalten wird oder die zuständige Behörde nicht eindeutig angegeben ist oder,
 - iii) sofern nach Artikel 6 nichts anderes bestimmt ist, das Luftfahrtunternehmen nicht direkt oder mehrheitlich im Eigentum eines Mitgliedstaats oder von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder seiner Staatsangehörigen steht oder nicht der effektiven Kontrolle eines Mitgliedstaats oder von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder seiner Staatsangehörigen unterliegt;
- c) die Bestimmungen der Artikel 8, 14 und 15 nicht eingehalten werden oder
- d) das Luftfahrtunternehmen die in Artikel 7 genannten Rechts- und Verwaltungsvorschriften und/oder die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die von der den Antrag prüfenden Partei üblicherweise auf den Betrieb des internationalen Luftverkehrs angewendet werden, nicht eingehalten hat.
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 erst nach Konsultation der anderen Partei ausgeübt.
3. Dieser Artikel berührt nicht die Rechte beider Parteien, Betriebsgenehmigungen oder technische Zulassungen von Luftfahrtunternehmen der anderen Partei im Einklang mit den Artikeln 14 oder 15 zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen, mit Auflagen zu versehen oder einzuschränken.

ARTIKEL 6

Investitionen in Luftfahrtunternehmen

1. Ungeachtet der Artikel 4 und 5 und nachdem der Gemeinsame Ausschuss gemäß Artikel 23

Absatz 8 festgestellt hat, dass die Parteien und/oder ihre Staatsangehörigen nach Maßgabe ihrer jeweiligen Rechtsvorschriften eine Mehrheitsbeteiligung an einem Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Partei erwerben und/oder eine effektive Kontrolle über dieses Luftfahrtunternehmen ausüben dürfen, können die Parteien entsprechend den Bestimmungen des Absatzes 2 gestatten, dass Mitgliedstaaten der EU und/oder deren Staatsangehörige eine Mehrheitsbeteiligung an einem Luftfahrtunternehmen Armeniens erwerben und/oder dieses effektiv kontrollieren oder dass Armenien und/oder seine Staatsangehörigen eine Mehrheitsbeteiligung an einem Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union erwerben und/oder dieses effektiv kontrollieren.

2. Im Zusammenhang mit Absatz 1 sind spezifische Investitionen der Parteien und/oder ihrer Staatsangehörigen in Luftfahrtunternehmen nach vorherigem Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses gemäß Artikel 23 Absatz 2 im Einzelfall zu genehmigen.

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 23 Absatz 11 gelten für diesen Beschluss nicht.

ARTIKEL 7

Einhaltung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften

1. Bei Flügen in das, in dem und aus dem Hoheitsgebiet einer Partei sind die dort anwendbaren Rechts- und Verwaltungsvorschriften betreffend den Einflug in ihr Hoheitsgebiet, den Betrieb in ihrem Hoheitsgebiet oder den Ausflug aus ihrem Hoheitsgebiet der im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge von den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei zu beachten.

2. Bei Flügen in das, in dem und aus dem Hoheitsgebiet einer Partei sind die für dieses Hoheitsgebiet geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften für den Einflug in das, die Betätigung in dem oder den Ausflug aus dem Hoheitsgebiet von Fluggästen, Besatzungen, Gepäck, Fracht und/oder Post in Luftfahrzeugen (einschließlich Vorschriften betreffend Einreise, Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne oder bei Postsendungen der hierfür geltenden Vorschriften) von diesen Fluggästen und Besatzungen (bzw. den in ihrem Namen handelnden Personen) sowie in Bezug auf Gepäck, Fracht und Post von den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei einzuhalten.

3. Jede Partei gestattet den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei, auf ihrem Hoheitsgebiet Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, dass nur Personen, die im Besitz der erforderlichen Dokumente für die Einreise in oder die Durchreise durch das Hoheitsgebiet der anderen Partei sind, befördert werden.

ARTIKEL 8

Fairer Wettbewerb

1. Die Parteien erkennen an, dass es ihr gemeinsames Ziel ist, ein von fairem Wettbewerb geprägtes Umfeld zu schaffen und dafür zu sorgen, dass die Luftfahrtunternehmen der beiden Parteien ihre vereinbarten Luftverkehrsdienste auf den festgelegten Strecken unter fairen und gleichen Bedingungen erbringen können. Daher ergreifen die Parteien alle geeigneten Maßnahmen, um die uneingeschränkte Durchsetzung dieses Ziels zu gewährleisten.
2. Die Parteien bekräftigen, dass ein freier, fairer und unverfälschter Wettbewerb wichtig ist, um die Ziele dieses Abkommens zu erreichen, und stellen fest, dass ein umfassendes Wettbewerbsrecht und eine unabhängige Wettbewerbsbehörde sowie eine solide und wirksame Durchsetzung ihrer jeweiligen Wettbewerbsvorschriften für die effiziente Erbringung von Luftverkehrsdiensten von Bedeutung sind. Das jeweils geltende Wettbewerbsrecht der Parteien, das die unter diesen Artikel fallenden Fragen behandelt, findet auf die Tätigkeiten der Luftfahrtunternehmen auf dem Hoheitsgebiet der jeweiligen Partei Anwendung. Beide Parteien verfolgen das Ziel der Kompatibilität und Konvergenz des Wettbewerbsrechts und seiner wirksamen Anwendung. Bei der wirksamen Anwendung des Wettbewerbsrechts kooperieren sie je nach Bedarf und sofern relevant, unter anderem indem sie es ihren Luftfahrtunternehmen oder Staatsangehörigen gestatten, entsprechend ihrem jeweiligen Recht und ihrer jeweiligen Rechtsprechung Informationen zu einer von den Wettbewerbsbehörden einer Partei geplanten wettbewerbsrechtlichen Maßnahme weiterzugeben.
3. Keine Bestimmung dieses Abkommens kann die Autorität und die Befugnisse der zuständigen Wettbewerbsbehörden und Gerichte der Parteien (und der Europäischen Kommission) beeinträchtigen oder beschränken, und alle Angelegenheiten im Zusammenhang mit der Anwendung des Wettbewerbsrechts fallen nach wie vor in die ausschließliche Zuständigkeit dieser Behörden und Gerichte. Jede von einer Partei auf der Grundlage dieses Artikels ergriffene Maßnahme erfolgt daher unbeschadet etwaiger Maßnahmen der Behörden und Gerichte.
4. Jede auf der Grundlage dieses Artikels ergriffene Maßnahme unterliegt der ausschließlichen Zuständigkeit der Parteien und richtet sich ausschließlich an die andere Partei und/oder die Luftfahrtunternehmen, die Luftverkehrsdienste aus den bzw. in die Parteien erbringen. Solche Maßnahmen können nicht Gegenstand eines Streitbeilegungsverfahrens im Sinne des Artikels 24 sein.
5. Jede Partei vermeidet jede Form von Diskriminierung oder unlautere Praktiken, die die fairen und gleichen Chancen der Luftfahrtunternehmen der anderen Partei im Wettbewerb um die Erbringung von Luftverkehrsdiensten beeinträchtigen würden.
6. Keine Partei gewährt oder erlaubt Subventionen oder öffentliche Unterstützung für ihre

Luftfahrtunternehmen, sofern diese geeignet sind, den fairen und gleichberechtigten Wettbewerb bei der Erbringung von Luftverkehrsdienssten für die Luftfahrtunternehmen der anderen Partei beträchtlich einzuschränken. Unter diese Subventionen oder Unterstützungsleistungen fallen insbesondere (jedoch nicht ausschließlich) die Quersubventionierung, der Ausgleich von Betriebsverlusten, die Bereitstellung von Kapital, Finanzhilfen, Bürgschaften, Darlehen und Sicherheiten zu Vorzugsbedingungen, der Insolvenzschutz, der Forderungsverzicht, der Verzicht auf eine normale Verzinsung der eingesetzten öffentlichen Mittel, Steuererleichterungen oder Steuerbefreiungen, der Ausgleich für von öffentlichen Stellen auferlegte finanzielle Belastungen sowie ein diskriminierender bzw. nicht auf gewerblichen Kriterien beruhender Zugang zu Anlagen und Diensten der Flugsicherung oder der Flughäfen, zu Treibstoff, zur Bodenabfertigung, zu Sicherheitsdiensten, zu computergesteuerten Buchungssystemen, zur Zuweisung von Zeitnischen oder zu anderen Anlagen und Diensten im Zusammenhang mit der Erbringung von Luftverkehrsdienssten.

7. Gewährt eine Partei einem Luftfahrtunternehmen Subventionen oder sonstige Unterstützungsleistungen, muss sie dafür sorgen, dass mit geeigneten Mitteln Transparenz hergestellt wird, zum Beispiel, indem das Luftfahrtunternehmen diese Subvention oder Unterstützung in seinen Büchern deutlich und getrennt ausweist.

8. Jede Partei legt auf Ersuchen der anderen Partei dieser innerhalb einer angemessenen Frist die Finanzberichte der unter die Gerichtsbarkeit der ersten Partei fallenden Rechtspersonen vor sowie sonstige Informationen, die die andere Partei billigerweise verlangen kann, um die Einhaltung der Bestimmungen dieses Artikels überprüfen zu können. Dabei kann es sich um detaillierte Informationen zu Subventionen oder Unterstützungsleistungen handeln. Die Bereitstellung dieser Informationen kann mit sich bringen, dass die Partei, die um den Zugang zu den Informationen ersucht, diese vertraulich behandeln muss.

9. Ungeachtet sonstiger Maßnahmen, die die zuständige Wettbewerbsbehörde und/oder das mit der Durchsetzung der in den Absätzen 5 und 6 genannten Vorschriften befasste Gericht ergreift,

- a) kann eine Partei, wenn sie der Auffassung ist, dass ein Luftfahrtunternehmen nachweislich Opfer von Diskriminierung oder unlauteren Praktiken im Sinne der Absätze 5 und 6 geworden ist, ihre Beobachtungen der anderen Partei schriftlich mitteilen. Nachdem sie die andere Partei unterrichtet hat, kann sich eine Partei auch an die zuständigen (z. B. nationalen, regionalen oder lokalen) Behörden im Hoheitsgebiet der anderen Partei wenden, um die unter diesen Artikel fallende Angelegenheit zu erörtern. Zudem kann eine Partei die andere Partei zur Lösung des Problems um Konsultationen in dieser Angelegenheit ersuchen. Solche Konsultationen müssen innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Eingang des Ersuchens stattfinden. In der Zwischenzeit tauschen die Parteien ausreichende Informationen aus, um die von einer Partei geäußerten Bedenken umfassend prüfen zu können;
- b) hat die Partei, die um die Konsultation ersucht hat, das Recht, die Ausübung der mit diesem Abkommen gewährten Rechte durch die Luftfahrtunternehmen der anderen Partei auszusetzen, indem sie die Betriebsgenehmigung verweigert, zurückzieht oder aussetzt,

oder indem sie die Ausübung dieser Rechte an von ihr für notwendig erachtete Bedingungen knüpft, oder indem sie Abgaben erhebt oder andere Maßnahmen ergreift, wenn die Parteien die Angelegenheit nicht im Wege der Konsultation binnen einer Frist von dreißig (30) Tagen ab Beginn der Konsultation regeln oder die Konsultation nicht innerhalb von dreißig (30) Tagen ab dem Zeitpunkt beginnt, zu dem das Ersuchen um eine Konsultation wegen eines mutmaßlichen Verstoßes gegen die Absätze 5 oder 6 eingegangen ist. Jede auf der Grundlage dieses Absatzes ergriffene Maßnahme muss angemessen, verhältnismäßig und bezüglich ihres Umfangs und ihrer Dauer auf das unbedingt Notwendige beschränkt sein.

10. Jede Partei wendet im Einklang mit Absatz 2 das Kartellrecht wirksam an und untersagt den Luftfahrtunternehmen,

- a) mit anderen Luftfahrtunternehmen Vereinbarungen zu schließen, Entscheidungen zu treffen oder Verhaltensweisen abzustimmen, die die Luftverkehrsdiene in das oder aus dem Hoheitsgebiet dieser Partei beeinflussen können und das Ziel oder die Wirkung haben, den Wettbewerb zu verhindern, einzuschränken oder zu verfälschen. Dieses Verbot kann als nicht anwendbar erklärt werden, wenn diese Vereinbarungen, Entscheidungen oder Verhaltensweisen zu einer Verbesserung der Produktion oder des Vertriebs der Dienste beitragen oder den technischen oder wirtschaftlichen Fortschritt fördern, wobei die Verbraucher eine angemessene Beteiligung an den entstehenden Vorteilen erhalten müssen, ohne dass i) den betreffenden Unternehmen Beschränkungen auferlegt werden, die für die Verwirklichung dieser Ziele nicht unerlässlich sind oder ii) den Luftfahrtunternehmen die Möglichkeit gegeben wird, für einen erheblichen Teil der betreffenden Dienste die Konkurrenz auszuschalten, und
- b) eine beherrschende Stellung auszunutzen, um die Luftverkehrsdiene in das und aus dem Hoheitsgebiet dieser Partei zu beeinflussen.

11. Jede Partei überträgt die Durchsetzung des in Absatz 10 genannten Kartellrechts ausschließlich der in ihrem Land für das Wettbewerbsrecht zuständigen und unabhängigen Behörde und/oder dem zuständigen Gericht.

12. Unbeschadet etwaiger von der zuständigen Wettbewerbsbehörde und/oder dem zuständigen Gericht ergriffenen Maßnahmen zur Durchsetzung der in Absatz 10 genannten Vorschriften kann eine Partei, die der Auffassung ist, dass ein Luftfahrtunternehmen nachweislich von einem mutmaßlichen Verstoß gegen Absatz 10 betroffen ist, ihre Feststellungen der anderen Partei schriftlich übermitteln. Nachdem sie die andere Partei unterrichtet hat, kann sich eine Partei auch an die zuständigen (z. B. nationalen, regionalen oder lokalen) Behörden im Hoheitsgebiet der anderen Partei wenden, um die unter diesen Artikel fallende Angelegenheit zu erörtern. Zudem kann eine Partei die andere Partei zur Lösung des Problems um Konsultationen in dieser Angelegenheit ersuchen. Solche Konsultationen müssen innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Eingang des Ersuchens stattfinden. In der Zwischenzeit tauschen die Parteien ausreichende Informationen aus, um die von einer Partei geäußerten Bedenken umfassend prüfen zu können.

13. Die Partei, die um die Konsultation ersucht hat, hat das Recht, die Ausübung der mit diesem Abkommen gewährten Rechte durch die Luftfahrtunternehmen der anderen Partei auszusetzen, indem sie die Betriebsgenehmigung verweigert, zurückzieht oder aussetzt, oder indem sie die Ausübung dieser Rechte an von ihr für notwendig erachtete Bedingungen knüpft, oder indem sie Abgaben erhebt oder andere Maßnahmen ergreift, wenn die Parteien die Angelegenheit nicht im Wege der Konsultation binnen einer Frist von dreißig (30) Tagen ab Beginn der Konsultation regeln oder die Konsultation nicht innerhalb von dreißig (30) Tagen ab dem Zeitpunkt beginnt, zu dem das Ersuchen um eine Konsultation wegen eines mutmaßlichen Verstoßes gegen Absatz 10 eingegangen ist, sofern die zuständige Wettbewerbsbehörde oder das zuständige Gericht einen Verstoß gegen das Kartellrecht festgestellt hat. Jede auf der Grundlage dieses Absatzes ergriffene Maßnahme muss angemessen, verhältnismäßig und bezüglich ihres Umfangs und ihrer Dauer auf das unbedingt Notwendige beschränkt sein.

ARTIKEL 9

Kommerzielle Möglichkeiten

1. Vorbehaltlich der in Anhang I dieses Abkommens enthaltenen Übergangsbestimmungen sorgen die Parteien dafür, dass ihre einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften und Verfahren den Luftverkehrsvorschriften und -normen entsprechen, die in Anhang II Teil A aufgeführt sind.
2. Die Parteien teilen die Auffassung, dass Hindernisse für die kommerziellen Betreiber bei der Ausübung ihrer Geschäftstätigkeit den Nutzeffekten, die durch dieses Abkommen erzielt werden sollen, im Wege stehen würden. Die Parteien beseitigen daher auf effektive und auf Gegenseitigkeit beruhende Weise die Hindernisse für die Geschäftstätigkeit der kommerziellen Betreiber beider Parteien, wenn diese Hindernisse den kommerziellen Betrieb beeinträchtigen, zu Wettbewerbsverzerrungen führen oder die Entwicklung gleicher Wettbewerbsbedingungen behindern könnten.
3. Die Luftfahrtunternehmen der Parteien benötigen keinen lokalen Sponsor.
4. Der gemäß Artikel 23 eingesetzte Gemeinsame Ausschuss legt ein Kooperationsverfahren für den Bereich der Ausübung der Geschäftstätigkeit und die kommerziellen Möglichkeiten fest, überwacht die Fortschritte bei der effektiven Beseitigung von Hindernissen für die Ausübung der Geschäftstätigkeit kommerzieller Betreiber und überprüft regelmäßig die Entwicklungen, einschließlich möglicher Veränderungen im Legislativ- und Regulierungsbereich. Gemäß Artikel 23 kann eine Partei eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beantragen, um Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung dieses Artikels zu klären.
5. Die Luftfahrtunternehmen beider Parteien haben das Recht, im Hoheitsgebiet der anderen Partei Niederlassungen und Einrichtungen für die Erbringung von Luftverkehrsdiensten sowie zur

Verkaufsförderung und zum Verkauf von Luftverkehrsdiensten und damit zusammenhängenden Leistungen frei zu errichten, einschließlich des Rechts auf Verkauf und Ausstellung von Flugscheinen und/oder Luftfrachtbriefen des eigenen oder eines anderen Luftfahrtunternehmens.

6. Die Luftfahrtunternehmen beider Parteien haben das Recht, in Übereinstimmung mit den Rechts- und Verwaltungsvorschriften 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 Hoheitsgebiet der anderen Partei zu bringen und dort zu unterhalten. 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 geltenden einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften.

7.a) Unbeschadet des Buchstabens b hat jedes Luftfahrtunternehmen im Hinblick auf die Bodenabfertigung im Hoheitsgebiet der anderen Partei das Recht,

- i) seine eigene Bodenabfertigung durchzuführen („Selbstabfertigung“) oder
 - ii) für die gesamte oder einen Teil der Bodenabfertigung unter den im Wettbewerb stehenden Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten (einschließlich anderer Luftfahrtunternehmen) auszuwählen, soweit diese Anbieter aufgrund der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der betreffenden Partei Zugang zum Markt haben und auf dem Markt vertreten sind.
- b) Die Rechte nach Buchstabe a Ziffern i und ii unterliegen lediglich spezifischen Beschränkungen in Bezug auf verfügbaren Raum oder verfügbare Kapazitäten, die sich aus der Notwendigkeit ergeben könnten, einen sicheren Flughafenbetrieb zu gewährleisten. Ist aufgrund solcher Beschränkungen eine Selbstabfertigung ausgeschlossen oder eingeschränkt und besteht zwischen den Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten kein wirksamer Wettbewerb, sorgt die betreffende Partei dafür, dass alle derartigen Dienste allen Luftfahrtunternehmen zu gleichen und angemessenen Bedingungen zur Verfügung stehen; die Preise für diese Dienste werden nach geeigneten, objektiven, transparenten und diskriminierungsfreien Kriterien festgelegt.

8. Jeder Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten, unabhängig davon, ob es sich um ein Luftfahrtunternehmen handelt oder nicht, hat das Recht, vorbehaltlich einer Genehmigung und entsprechend den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften auf dem Hoheitsgebiet der anderen Partei für die auf demselben Flughafen tätigen Luftfahrtunternehmen Bodenabfertigungsdienste zu erbringen.

9. Jede Partei gewährleistet, dass ihre Vorschriften, Leitlinien und Verfahren für die Zuweisung

von Zeitnischen an Flughäfen auf ihrem Hoheitsgebiet unabhängig, transparent, wirksam, diskriminierungsfrei und zeitnah angewandt werden.

10. Die Mitteilung von Betriebsplänen, Programmen und Flugplänen für Luftverkehrsdienste im Rahmen dieses Abkommens kann von einer Partei nur zu Informationszwecken und mit dem Ziel verlangt werden, sich zu vergewissern, dass die im Rahmen dieses Abkommens gewährten Rechte eingehalten werden. Verlangt eine Partei eine solche Mitteilung, sorgt sie dafür, dass der Verwaltungsaufwand aufgrund der Mitteilungsanforderungen und -verfahren für die Vermittler und Luftfahrtunternehmen der anderen Partei möglichst gering bleibt.

11. Jedes Luftfahrtunternehmen einer Partei kann Luftverkehrsdienste und damit verbundene Leistungen im Hoheitsgebiet der anderen Partei unmittelbar und/oder – nach Ermessen des Unternehmens – durch seine Agenten oder sonstige von dem Luftfahrtunternehmen ernannte Vermittler oder über das Internet oder jeden sonstigen verfügbaren Weg verkaufen. Jedes Unternehmen hat das Recht, solche Beförderungsdienste und damit verbundene Leistungen zu verkaufen, und jedermann steht es frei, solche Beförderungsdienste und damit verbundene Leistungen in der Währung des betreffenden Gebiets oder in frei konvertierbarer Währung zu kaufen.

12. Die Luftfahrtunternehmen jeder Partei können örtliche Ausgaben, einschließlich – jedoch nicht beschränkt auf – Ausgaben für den Erwerb von Treibstoff und Flughafenentgelte, im Hoheitsgebiet der anderen Partei in Landeswährung zahlen. Den Luftfahrtunternehmen jeder Partei steht es ferner frei, derartige Ausgaben im Hoheitsgebiet der anderen Partei in frei konvertierbaren Währungen zum Marktkurs zahlen.

13. Jedes Luftfahrtunternehmen hat das Recht, auf Verlangen örtliche Einnahmen in frei konvertierbare Währungen zu konvertieren und sie jederzeit in jeder Form aus dem Hoheitsgebiet der anderen Partei in das Land 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 Marktkurs, an dem das Luftfahrtunternehmen den Erstantrag auf Überweisung stellt, unverzüglich zu gestatten; für Konvertierung und Überweisung dürfen keine anderen Gebühren anfallen als die normalerweise von den Banken für derartige Konvertierungen und Überweisungen erhobenen Gebühren.

14. Für die Durchführung oder das Anbieten der unter dieses 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
- b) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen eines Drittstaats und

c) Beförderungsunternehmen des Land- oder Seeverkehrs eines beliebigen Landes,

sofern i) das durchführende Luftfahrtunternehmen über die entsprechenden Verkehrsrechte verfügt und ii) die vermarktenden Luftfahrtunternehmen über die entsprechenden zugrundeliegenden Streckenrechte verfügen und iii) die Vereinbarungen die Auflagen hinsichtlich Sicherheit und Wettbewerb erfüllen, die üblicherweise auf solche Vereinbarungen Anwendung finden.

15. Beim Verkauf von Personenbeförderungsdiensten im Rahmen von Kooperationsvereinbarungen ist der Käufer beim Kauf des Flugscheins, auf jeden Fall jedoch beim Check-in oder, wenn es sich um einen Anschlussflug ohne Check-in handelt, vor dem Einstiegen, darüber zu informieren, welcher Leistungsanbieter die einzelnen Abschnitte der Beförderung durchführt.

16. Bei Personenbeförderungsdiensten werden Bodenbeförderungsanbieter nicht einzig mit der Begründung den Rechts- und Verwaltungsvorschriften für den Luftverkehr unterworfen, dass diese Bodenbeförderung von einem Luftfahrtunternehmen unter seinem Namen angeboten wird.

17. Ungeachtet sonstiger Bestimmungen dieses Abkommens dürfen Luftfahrtunternehmen und indirekte Anbieter von Luftfrachtdiensten der Parteien ohne Einschränkung in Verbindung mit dem internationalen Luftverkehr jedes Verkehrsmittel zur Beförderung von Fracht im Land- oder Seeverkehr nach oder von beliebigen Punkten in den Hoheitsgebieten der Parteien oder in Drittländern benutzen, einschließlich der Beförderung nach und von allen international anerkannten Flughäfen mit Zolleinrichtungen und gegebenenfalls einschließlich des Rechts, Fracht unter Zollverschluss unter Beachtung der geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften zu befördern. Diese Fracht hat ungeachtet der Tatsache, ob sie auf dem Land- oder Luftweg befördert wird, Zugang zur Abfertigung durch die Zollbehörden und zu Zolleinrichtungen am Flughafen. Die Luftfahrtunternehmen können wählen, ob sie die Bodenbeförderung selbst durchführen oder ob sie sie im Rahmen von Vereinbarungen mit anderen Bodenbeförderungsanbietern 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 irregeführt werden.

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

19. Die Luftfahrtunternehmen jeder Partei können für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs Vereinbarungen über die Bereitstellung von Luftfahrzeugen mit oder ohne Besatzung

abschließen mit

- a) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen der Parteien und
- b) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen eines Drittstaats,

sofern alle an derartigen Vereinbarungen Beteiligten über die entsprechenden Genehmigungen verfügen und die Anforderungen erfüllen, die nach den von den Parteien auf solche Vereinbarungen angewandten Rechts- und Verwaltungsvorschriften gelten. Keine der Parteien darf verlangen, dass das Luftfahrtunternehmen, von dem das Luftfahrzeug bereitgestellt wird, im Rahmen dieses Abkommens Verkehrsrechte für die Strecken besitzt, auf denen das Luftfahrzeug eingesetzt werden soll. Die Parteien können verlangen, dass diese Vereinbarungen von ihren zuständigen Behörden genehmigt werden. Verlangt eine Partei eine solche Genehmigung, sorgt sie dafür, dass den Luftfahrtunternehmen im Rahmen der Genehmigungsverfahren ein möglichst geringer Verwaltungsaufwand entsteht.

ARTIKEL 10

Zölle und Steuern

1. Bei Ankunft im Hoheitsgebiet 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 sonstige Güter, die in begrenzten Mengen zum Verkauf an Fluggäste oder zum Verbrauch durch diese während des Fluges bestimmt sind) und andere ausschließlich zur Verwendung im Zusammenhang mit dem Betrieb oder der Versorgung ihrer im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmte Gegenstände – sofern diese Ausrüstungsgegenstände und Vorräte an Bord des Luftfahrzeugs verbleiben – auf der Grundlage der Gegenseitigkeit frei von allen Einfuhrbeschränkungen, Vermögenssteuern und -abgaben, Zöllen, Verbrauchsteuern und ähnlichen Gebühren und Abgaben, die

- a) von den nationalen oder lokalen Behörden oder der Europäischen Union erhoben werden und
- b) nicht auf den Kosten für geleistete Dienste beruhen.

2. Außerdem werden auf der Grundlage der Gegenseitigkeit von den in Absatz 1 genannten Steuern, Zöllen, Gebühren und Abgaben befreit (abgesehen von den auf den Kosten für geleistete Dienste beruhenden Gebühren):

- a) Bordvorräte, die in das Hoheitsgebiet 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 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 Hoheitsgebiet verbraucht werden sollen,
- d) Druckerzeugnisse entsprechend den Zollvorschriften der jeweiligen Partei, die in das Hoheitsgebiet 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 Hoheitsgebiet verwendet werden sollen.

3. Dieses Abkommen hindert keine Partei daran, in diskriminierungsfreier Weise Steuern, Zölle, Gebühren oder sonstige Abgaben auf Treibstoffe zu erheben, die in ihrem Hoheitsgebiet für den Verbrauch durch ein Luftfahrzeug eines Luftfahrtunternehmens, das zwischen zwei Orten in ihrem Hoheitsgebiet eingesetzt wird, geliefert werden.

4. Die übliche Bordausrustung sowie die in den Absätzen 1 und 2 genannten Materialien, Vorräte und Ersatzteile, die üblicherweise an Bord des Luftfahrzeugs eines Luftfahrtunternehmens einer Partei mitgeführt werden, dürfen auf dem Hoheitsgebiet der anderen Partei nur mit vorheriger Genehmigung der Zollbehörden dieser Partei ausgeladen werden und können bis zu ihrer Wiederausfuhr oder bis anderweitig über sie verfügt wird im Einklang mit den Zollbestimmungen der Aufsicht dieser Behörden unterstellt werden.

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 Hoheitsgebiet der anderen Partei geschlossen hat.

6. Dieses Abkommen hindert die Parteien nicht daran, Steuern, Zölle, Gebühren oder sonstige Abgaben auf Güter zu erheben, die auf einem Abschnitt eines Luftverkehrsdienstes zwischen zwei Punkten innerhalb ihres Hoheitsgebiets, an denen Ein- oder Aussteigen zulässig ist, zu anderen

Zwecken als dem Verbrauch an Bord an Fluggäste verkauft werden.

7. Gepäck und Fracht in direktem Transit durch das Hoheitsgebiet einer Partei sind von Steuern, Zöllen, Gebühren und ähnlichen Abgaben befreit, die nicht auf den Kosten für geleistete Dienste beruhen.
8. Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Ausrüstungsgegenstände und Vorräte können auf Verlangen der Überwachung oder Kontrolle der zuständigen Behörden unterstellt werden.
9. Die Bestimmungen dieses Abkommens berühren nicht den Bereich der Mehrwertsteuer (MwSt.).
10. Die in den jeweiligen Abkommen zwischen einem Mitgliedstaat und Armenien enthaltenen Bestimmungen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung von Einkommen und Kapital werden von diesem Abkommen nicht berührt.

ARTIKEL 11

Nutzungsgebühren

1. Vorbehaltlich der in Anhang I enthaltenen Übergangsbestimmungen sorgen die Parteien dafür, dass ihre geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften und Verfahren den Luftverkehrs vorschriften und -normen entsprechen, die in Anhang II Teil A aufgeführt sind.
2. Jede Partei gewährleistet, dass die Nutzungsgebühren, die ihre für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen von den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei für die Nutzung von Flugnavigations- und Flugverkehrskontrolldiensten erheben können, kostenbezogen und nicht diskriminierend sind. In jedem Fall dürfen die Bedingungen für die Festlegung derartiger Gebühren für die Luftfahrtunternehmen der anderen Partei nicht ungünstiger sein als die günstigsten Bedingungen, die anderen Luftfahrtunternehmen gewährt werden.
3. Jede Partei gewährleistet, dass die Nutzungsgebühren, die ihre für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen von den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei für die Nutzung von Flughafeninfrastrukturen und -diensten, von Luftsicherheitseinrichtungen und -diensten und damit verbundenen Einrichtungen und Diensten erheben können – ausgenommen die Gebühren, die für die in Artikel 9 Absatz 7 genannten Dienste erhoben werden – nicht ungerechtfertigt diskriminierend, nicht diskriminierend aufgrund der Staatszugehörigkeit und gleichmäßig auf die Nutzerkategorien verteilt sind. Unbeschadet des Artikels 16 Absatz 1 müssen diese Gebühren sich nach den Vollkosten richten, die den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen durch die Bereitstellung angemessener Flughafen- und

Luftsicherheitseinrichtungen und -dienste auf dem Flughafen oder an Flughäfen mit dem gleichen Gebührensystem entstehen, dürfen diese aber nicht überschreiten. Diese Gebühren können eine angemessene Kapitalrendite nach Abschreibung enthalten. Einrichtungen und Dienste, für die diese Nutzungsgebühren erhoben werden, werden effizient und wirtschaftlich bereitgestellt. In jedem Fall dürfen die Bedingungen für die Erhebung dieser Gebühren für die Luftfahrtunternehmen der anderen Partei nicht ungünstiger sein als die günstigsten Bedingungen, die anderen Luftfahrtunternehmen zum Zeitpunkt der Gebührenerhebung gewährt werden.

4. Jede Partei schreibt vor, dass zwischen den in ihrem Hoheitsgebiet für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen und den Luftfahrtunternehmen, welche die Dienste und Einrichtungen benutzen, Konsultationen stattfinden und die Informationen ausgetauscht werden, die zu einer genauen Überprüfung der Angemessenheit der Nutzungsgebühren im Einklang mit den Grundsätzen in den Absätzen 2 und 3 erforderlich sind. Jede Partei gewährleistet, dass die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen die Nutzer rechtzeitig über Vorschläge zur Änderung der Nutzungsgebühren unterrichten, um ihnen die Möglichkeit zur vorherigen Stellungnahme zu geben.

ARTIKEL 12

Flugpreise und Luftfrachtraten

1. Die Parteien erlauben den Luftfahrtunternehmen der Parteien die freie Preisbildung bei Flugpreisen und Luftfrachtraten auf der Grundlage eines freien und lauter Wettbewerbs.
2. Jede Partei kann verlangen, dass die Luftfahrtunternehmen beider Parteien in nicht diskriminierender Weise ihren zuständigen Behörden in vereinfachter Form und allein zu Informationszwecken die für Luftverkehrsdiene aus ihrem Hoheitsgebiet angebotenen Flugpreise und Luftfrachtraten melden. Eine solche Meldung der Luftfahrtunternehmen darf frühestens zum Zeitpunkt des ersten Angebots eines Flugpreises oder einer Luftfrachtrate verlangt werden.
3. Die zuständigen Behörden können – unter anderem – die Anforderungen und Verfahren der Meldung der Flugpreise und Luftfrachtraten sowie Fälle erörtern, in denen Preise ungerechtfertigt, unangemessen, diskriminierend oder subventioniert sein könnten.

ARTIKEL 13

Statistiken

1. Die Parteien übermitteln einander auf nichtdiskriminierende Weise verfügbare Statistiken zu

den im Rahmen dieses Abkommens durchgeführten Luftverkehrsdielen, wie sie nach den jeweiligen Rechts- und Verwaltungsvorschriften beider Parteien vorgeschrieben sind und nach vernünftigem Ermessen verlangt werden können.

2. Die Parteien arbeiten unter anderem im Rahmen des gemäß Artikel 23 eingesetzten Gemeinsamen Ausschusses zusammen, um den Austausch statistischer Informationen untereinander zum Zwecke der Beobachtung der Entwicklung der im Rahmen dieses Abkommens durchgeführten Luftverkehrsdielen zu erleichtern.

TITEL II

REGULIERUNGSZUSAMMENARBEIT

ARTIKEL 14

Flugsicherheit

1. Vorbehaltlich der in Anhang I enthaltenen Übergangsbestimmungen sorgen die Parteien dafür, dass ihre einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften und Verfahren den Luftverkehrsdielen und -normen entsprechen, die in Anhang II Teil B aufgeführt sind.

2. Zur Gewährleistung der Durchführung dieses Artikels und der in Absatz 1 genannten Vorschriften und Normen durch die Parteien wird Armenien ab dem Tag des Inkrafttretens dieses Abkommens als Beobachter an der Arbeit der Europäischen Agentur für Flugsicherheit beteiligt.

- a) Der Weg Armeniens zur Einhaltung der Luftverkehrsdielen und -normen des Anhangs II Teil B unterliegt der fortlaufenden Überwachung und regelmäßigen Bewertungen, die von der Europäischen Union in Zusammenarbeit mit Armenien durchgeführt werden.
- b) Sobald Armenien davon überzeugt ist, dass es die Luftverkehrsdielen und -normen des Anhangs II Teil B erfüllt, teilt es der Europäischen Union mit, dass eine Bewertung vorgenommen werden sollte.
- c) Wenn Armenien den Luftverkehrsdielen und -normen des Anhangs II Teil B in vollem Umfang nachgekommen ist, legt der gemäß Artikel 23 eingesetzte Gemeinsame Ausschuss den genauen Status und die genauen Bedingungen für die über den oben genannten Beobachterstatus hinausgehende Beteiligung Armeniens an der Europäischen Agentur für Flugsicherheit fest.

3. Die Parteien stellen sicher, dass Luftfahrzeuge, die bei einer Partei registriert sind, bei Verdacht auf Verstoß gegen nach dem ICAO-Abkommen erlassene internationale Flugsicherheitsstandards bei der Landung auf Flughäfen der anderen Partei, die dem internationalen Luftverkehr offen stehen, Vorfeldinspektionen an Bord und außen am Luftfahrzeug durch die

zuständigen Behörden dieser anderen Partei unterzogen werden, um sowohl die Gültigkeit der Luftfahrzeugdokumente und der Dokumente der Besatzung als auch den augenscheinlichen Zustand des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung zu prüfen.

4. Die zuständigen Behörden einer Partei können jederzeit Konsultationen über die von der anderen Partei eingehaltenen Sicherheitsstandards verlangen.

5. Die zuständigen Behörden einer Partei ergreifen unverzüglich alle angemessenen Maßnahmen, wenn sie feststellen, dass

- a) ein Luftfahrzeug, ein Erzeugnis oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs möglicherweise die nach dem ICAO-Abkommen oder den Luftverkehrsvorschriften und -normen des Anhangs II Teil B – je nachdem, welche Vorschriften anwendbar sind – festgelegten Mindestnormen nicht erfüllt,
- b) ernste Bedenken bestehen, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs die nach dem ICAO-Abkommen oder den Luftverkehrsvorschriften und -normen des Anhangs II Teil B – je nachdem, welche Vorschriften anwendbar sind – festgelegten Mindestnormen nicht erfüllt, oder
- c) ernste Bedenken bestehen, dass nach dem ICAO-Abkommen oder den Luftverkehrsvorschriften und -normen des Anhangs II Teil B – je nachdem, welche Vorschriften anwendbar sind – festgelegte Mindestnormen nicht wirksam aufrechterhalten und verwaltet werden.

6. Ergreift eine Partei Maßnahmen nach Absatz 5, unterrichtet sie unverzüglich die andere Partei davon und begründet ihre Maßnahmen.

7. Von einer Partei nach Absatz 5 getroffene Maßnahmen werden eingestellt, wenn die Grundlage für ihr Ergreifen nicht mehr gegeben ist.

ARTIKEL 15

Luftsicherheit

1. Vorbehaltlich der in Anhang I enthaltenen Übergangsbestimmungen sorgen die Parteien dafür, dass ihre einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften und Verfahren den Luftsicherheitsvorschriften und -normen des Anhangs II Teil C entsprechen.

2. Armenien kann im Einklang mit den in Anhang II Teil C aufgeführten einschlägigen Rechtsvorschriften der Europäischen Union für die Luftsicherheit einer Inspektion durch die

Europäische Kommission unterzogen werden. Die Parteien führen die notwendigen Verfahren für den Austausch von Informationen über die Ergebnisse solcher Luftsicherheitsinspektionen ein.

3. Da die Gewährleistung der Sicherheit ziviler Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen eine Grundvoraussetzung für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs ist, bekräftigen die Parteien ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu gewährleisten, insbesondere ihre Verpflichtungen aufgrund des ICAO-Abkommens, des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, das am 14. September 1963 in Tokio unterzeichnet wurde, des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, das am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichnet wurde, des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, das am 23. September 1971 in Montreal unterzeichnet wurde, des Protokolls zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, das am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichnet wurde, und des Übereinkommens über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zweck des Aufspürens, das am 1. März 1991 in Montreal unterzeichnet wurde, soweit beide Parteien diesen Übereinkünften beigetreten sind, sowie aufgrund aller sonstigen Übereinkünfte und Protokolle im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt, denen die Parteien beigetreten sind.

4. Die Parteien gewähren einander auf Verlangen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge und sonstige widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie alle sonstigen Bedrohungen der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

5. Die Parteien handeln im Rahmen ihrer beiderseitigen Beziehungen entsprechend den von der ICAO festgelegten internationalen Richtlinien und Empfehlungen für die Luftsicherheit, soweit in den Luftsicherheitsvorschriften und -normen des Anhangs II Teil C keine einschlägigen Bestimmungen enthalten 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 Hoheitsgebiet haben, und die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet entsprechend diesen Luftsicherheitsbestimmungen handeln.

6. Jede Partei stellt sicher, dass in ihrem Hoheitsgebiet effektive Maßnahmen zum Schutz der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen ergriffen werden, unter anderem durch die Durchsuchung von Fluggästen und ihres Handgepäcks, die Durchsuchung von aufgegebenem Gepäck, die Durchsuchung und Sicherheitskontrollen von anderen Personen als Fluggästen, darunter der Besatzung, sowie der von diesen mitgeführten Gegenstände, die Durchsuchung und Sicherheitskontrollen der Fracht, der Post und der Bordvorräte und Flughafenlieferungen sowie die Kontrolle des Zugangs zur Luftseite und zu den Sicherheitsbereichen. Diese Maßnahmen sind gegebenenfalls an eine zunehmende Bedrohung für die Sicherheit der Zivilluftfahrt anzupassen. Die Parteien vereinbaren, dass ihre Luftfahrtunternehmen verpflichtet werden können, die in den Absätzen 1 und 5 genannten Sicherheitsbestimmungen sowie weitere Sicherheitsvorschriften der jeweils anderen Partei für den Einflug in das, den Ausflug aus dem und den Aufenthalt in dem Hoheitsgebiet dieser Partei einzuhalten.

7. Unter umfassender Berücksichtigung und Wahrung der Souveränität der Parteien kann eine Partei zur Abwendung einer konkreten Bedrohung der Luftsicherheit Sicherheitsmaßnahmen für den Einflug in sein Hoheitsgebiet sowie Sofortmaßnahmen ergreifen, die der anderen Partei unverzüglich mitgeteilt werden sollten. Jede Partei prüft wohlwollend jedes Ersuchen der anderen Partei, angemessene besondere Sicherheitsmaßnahmen zu ergreifen, wobei die erste Partei die bereits von der anderen Partei ergriffenen Sicherheitsmaßnahmen und den von dieser dargelegten Standpunkt berücksichtigt. Beide Parteien erkennen jedoch an, dass dieser Artikel in keiner Weise die Möglichkeit einer Partei einschränkt, einem Flug den Einflug in ihr Hoheitsgebiet zu verweigern, den sie als Bedrohung für ihre Sicherheit ansieht. Außer bei Notfällen, in denen dies vernünftigerweise nicht möglich ist, unterrichtet jede Partei die andere Partei im Voraus über besondere Sicherheitsmaßnahmen, deren Einführung sie beabsichtigt und die wesentliche finanzielle oder betriebliche Auswirkungen auf die nach diesem Abkommen erbrachten Luftverkehrsdiensste haben könnten. Jede Partei kann nach Artikel 23 eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beantragen, um solche Sicherheitsmaßnahmen zu erörtern.
8. Bei tatsächlichem Eintreten oder tatsächlicher Gefahr einer widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen oder sonstiger widerrechtlicher 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 einer solchen Bedrohung dienen.
9. Jede Partei ergreift alle nach ihrem Erachten praktikablen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass ein Luftfahrzeug, das widerrechtlich in Besitz genommen wurde oder gegen das eine sonstige widerrechtliche Handlung verübt wurde, und das sich in ihrem Hoheitsgebiet am Boden befindet, am Boden festgehalten wird, sofern ein Weiterflug nicht wegen der alles andere überragenden Pflicht zum Schutz von Menschenleben erforderlich ist. Wann immer dies praktikabel ist, sind solche Maßnahmen auf der Grundlage gegenseitiger Konsultationen zu treffen.
10. Hat eine Partei berechtigten Grund zu der Annahme, dass die andere Partei von den Luftsicherheitsbestimmungen dieses Artikels abweicht, beantragt diese Partei sofortige Konsultationen mit der anderen Partei. Solche Konsultationen müssen innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Eingang des Ersuchens stattfinden.
11. Unbeschadet des Artikels 5 stellt die Tatsache, dass innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Eingang eines solchen Antrags oder gegebenenfalls eines vereinbarten längeren Zeitraums keine zufriedenstellende Einigung erzielt werden konnte, einen Grund dafür dar, die Betriebsgenehmigung von Luftfahrtunternehmen der anderen Partei zu verweigern, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen.
12. Wenn eine unmittelbare und außergewöhnliche Bedrohung dies erfordert, kann eine Partei vorläufige Sofortmaßnahmen treffen.

13. Die nach Absatz 11 getroffenen Maßnahmen werden eingestellt, wenn die andere Partei den Bestimmungen dieses Artikels nachgekommen ist.

ARTIKEL 16

Flugverkehrsmanagement

1. Vorbehaltlich der in Anhang I enthaltenen Übergangsbestimmungen sorgen die Parteien dafür, dass ihre geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften und Verfahren den Luftverkehrsvorschriften und -normen entsprechen, die in Anhang II Teil D aufgeführt sind, sowie – unter den nachstehenden Bedingungen – zumindest den Richtlinien und Empfehlungen der ICAO in den Bereichen, in denen der EU-Rechtsrahmen keine einschlägigen Bestimmungen enthält.

2. Die Parteien arbeiten im Bereich des Flugverkehrsmanagements im Hinblick auf die Ausweitung des einheitlichen europäischen Luftraums auf Armenien zusammen, um 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. Zu diesem Zweck erhält Armenien im Ausschuss für den einheitlichen europäischen Luftraum und anderen mit dem einheitlichen europäischen Luftraum befassten Gremien ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Abkommens Beobachterstatus. Der Gemeinsame Ausschuss ist für die Beobachtung und Erleichterung der Zusammenarbeit im Bereich des Flugverkehrsmanagements zuständig.

3. Um die Anwendung der Rechtsvorschriften für den einheitlichen europäischen Luftraum in ihren Hoheitsgebieten zu erleichtern,

- a) ergreift Armenien die erforderlichen Maßnahmen, um seine institutionellen Strukturen und Aufsichtsstrukturen für Flugsicherungsdienste und das Flugverkehrsmanagement an die Anforderungen des einheitlichen europäischen Luftraums anzupassen;
- b) errichtet Armenien insbesondere eine eigene nationale Aufsichtsbehörde, die zumindest funktionell unabhängig von Flugsicherungsdienstleistern ist;
- c) assoziert die Europäische Union Armenien bei den einschlägigen operationellen Initiativen in den Bereichen Flugsicherungsdienste, Luftraum und Interoperabilität, die sich aus dem einheitlichen europäischen Luftraum ergeben, unter anderem durch
 - i) die Prüfung der Möglichkeit der Zusammenarbeit mit oder der Assoziation Armenien(s) im Rahmen eines funktionalen Luftraumblocks bzw. der Schaffung eines neuen Luftraumblocks;
 - ii) die Teilnahme an den Netzfunktionen des einheitlichen europäischen Luftraums;
 - iii) die Ausrichtung an den SESAR-Errichtungsplänen;
 - iv) die Verbesserung der Interoperabilität;

- d) trifft Armenien die erforderlichen Maßnahmen zur Umsetzung des EU-Leistungssystems, mit dem Ziel, die allgemeine Effizienz der Flüge zu erhöhen, die Kosten zu senken und die Sicherheit und Kapazität der bestehenden Systeme zu verbessern.

ARTIKEL 17

Umweltschutz

1. Vorbehaltlich der in Anhang I enthaltenen Übergangsbestimmungen sorgen die Parteien dafür, dass ihre einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften und Verfahren den Luftverkehrsvorschriften und -normen entsprechen, die in Anhang II Teil E aufgeführt sind.
2. Die Parteien bekräftigen die Notwendigkeit, die Umwelt durch die Förderung einer nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrs zu schützen. Die Parteien beabsichtigen, bei der Ermittlung der mit den Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt zusammenhängenden Herausforderungen zusammenzuarbeiten.
3. Die Parteien erkennen an, wie wichtig es ist, im Hinblick auf die Untersuchung und Minimierung der Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt entsprechend den Zielen dieses Abkommens zusammenzuarbeiten.
4. Die Parteien erkennen ferner die Bedeutung der Bekämpfung des Klimawandels und damit der Eindämmung der mit dem Luftverkehr verbundenen Treibhausgasemissionen (THG) sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene an. Sie kommen überein, die Zusammenarbeit in diesen Fragen zu intensivieren, auch mittels einschlägiger multilateraler Übereinkünfte, insbesondere durch die Umsetzung des auf der 39. ICAO-Versammlung vereinbarten globalen marktbasierter Mechanismus und die Nutzung des durch Artikel 6 Absatz 4 des im Rahmen des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen geschlossenen Pariser Übereinkommens eingeführten Mechanismus für die Entwicklung von internationalen marktbasierter Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Luftverkehr sowie aller sonstigen Aspekte des genannten Artikels 6, die von besonderer Relevanz für die Emissionen im internationalen Luftverkehr sind.
5. Die Parteien verpflichten sich zum Austausch von Informationen und zur regelmäßigen direkten Kommunikation bzw. zum regelmäßigen direkten Dialog zwischen Experten mit dem Ziel, die Zusammenarbeit bei der Begrenzung der Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt beispielsweise in folgenden Bereichen zu stärken:

- a) Erforschung und Entwicklung umweltfreundlicher Luftfahrttechnologien;

- b) Innovationen beim Flugverkehrsmanagement zur Verringerung der Umweltauswirkungen des Luftverkehrs;
- c) Erforschung und Entwicklung neuer, nachhaltiger Treibstoffe für die Luftfahrt;
- d) Meinungsaustausch zu den Fragen der Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt und der Verringerung der klimarelevanten Emissionen dieses Sektors und
- e) Lärminderung und -überwachung mit dem Ziel, die Umweltauswirkungen des Luftverkehrs zu verringern.

6. Die Parteien verpflichten sich ferner, in Einklang mit ihren Rechten und Pflichten aus multilateralen Umweltvereinbarungen, die Zusammenarbeit – auch im finanziellen und technischen Bereich – bei den Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen aus dem internationalen Luftverkehr wirksam zu verstärken.

7. Die Parteien erkennen die Notwendigkeit an, geeignete Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Bewältigung der Umweltauswirkungen des Luftverkehrs zu ergreifen, sofern diese Maßnahmen mit ihren Rechten und Pflichten aus dem internationalen Recht uneingeschränkt vereinbar sind.

ARTIKEL 18

Haftung von Luftfahrtunternehmen

Die Parteien bekräftigen ihre Verpflichtungen im Rahmen des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, unterzeichnet am 28. Mai 1999 in Montreal (Übereinkommen von Montreal).

ARTIKEL 19

Verbraucherschutz

Vorbehaltlich der in Anhang I enthaltenen Übergangsbestimmungen sorgen die Parteien dafür, dass ihre einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften und Verfahren den Luftverkehrsvorschriften und -normen entsprechen, die in Anhang II Teil F aufgeführt sind.

ARTIKEL 20

Computergesteuerte Buchungssysteme

1. Vorbehaltlich der in Anhang I enthaltenen Übergangsbestimmungen sorgen die Parteien dafür, dass ihre einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften und Verfahren den Luftverkehrsvorschriften und -normen entsprechen, die in Anhang II Teil A aufgeführt sind.
2. Anbieter computergesteuerter Buchungssysteme (im Folgenden „CRS“), die im Hoheitsgebiet einer Partei tätig sind, haben das Recht, ihre Buchungssysteme in Reiseagenturen oder -unternehmen, deren Hauptgeschäftstätigkeit der Vertrieb reisebezogener Produkte im Hoheitsgebiet der anderen Partei ist, einzuführen, zu unterhalten und frei zur Verfügung zu stellen, sofern das System den einschlägigen regelungsbezogenen Anforderungen der anderen Partei entspricht.
3. Die Parteien annullieren alle bestehenden Anforderungen, die den freien Zugang der CRS der einen Partei zum Markt der anderen Partei beschränken oder auf andere Weise den Wettbewerb beeinträchtigen könnten. Die Parteien legen künftig keine derartigen Anforderungen mehr fest.
4. Keine Partei darf in ihrem Hoheitsgebiet CRS-Verkäufern der anderen Partei andere Anforderungen an CRS-Anzeigeschirme auferlegen oder diese zulassen, als sie für ihre eigenen CRS-Verkäufer oder ein anderes auf ihrem Markt vertretenes CRS gelten. Keine Partei darf den Abschluss von Vereinbarungen zwischen CRS-Verkäufern, ihren Anbietern und ihren Kunden über den Austausch von Informationen über Reisedienste verhindern, die die Anzeige umfassender, unvoreingenommener Informationen für die Verbraucher oder die Erfüllung rechtlicher Anforderungen in Bezug auf neutrale Anzeigeschirme erleichtern.
5. Eigentümer und Betreiber von CRS einer Partei, die die einschlägigen regulatorischen Anforderungen der anderen Partei – soweit vorhanden – erfüllen, haben das gleiche Recht auf Eigentum an CRS im Hoheitsgebiet der anderen Partei wie die Eigentümer und Betreiber aller anderen auf dem Markt dieser Partei vertretenen CRS.

ARTIKEL 21

Soziale Aspekte

1. Vorbehaltlich der in Anhang I enthaltenen Übergangsbestimmungen sorgen die Parteien dafür, dass ihre geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften und Verfahren den Luftverkehrsvorschriften und -normen entsprechen, die in Anhang II Teil G aufgeführt sind.

2. Die Parteien erkennen an, wie wichtig es ist, die Auswirkungen dieses Abkommens auf den Arbeitsmarkt, die Beschäftigung und die Arbeitsbedingungen zu berücksichtigen. Die Parteien verpflichten sich zur Zusammenarbeit in Arbeitsmarktfragen, die sich aus diesem Abkommen ergeben, unter anderem im Hinblick auf die Auswirkungen auf die Beschäftigung, die grundlegenden Arbeitsrechte, die Arbeitsbedingungen, den Sozialschutz und den sozialen Dialog.
3. Die Parteien fördern durch ihre Rechts- und Verwaltungsvorschriften und ihre Praxis ein hohes Maß an Sozial- und Arbeitsschutz im Zivilluftfahrtsektor.
4. Die Parteien erkennen den Nutzen an, der sich aus den erheblichen wirtschaftlichen Vorteilen offener, wettbewerblicher Märkte in Verbindung mit hohen Arbeitsstandards für die Arbeitnehmer ergibt. Die Parteien setzen dieses Abkommen in einer Weise um, die hohe Arbeitsstandards unabhängig vom Eigentum oder der Art des betreffenden Luftfahrtunternehmens begünstigt, und gewährleistet, dass die in ihren jeweiligen Rechts- und Verwaltungsvorschriften festgelegten Rechte und Grundsätze nicht verletzt, sondern wirksam umgesetzt werden.
5. Die Parteien verpflichten sich zur Förderung und wirksamen Umsetzung grundlegender und international anerkannter arbeitsrechtlicher Standards in ihren Rechtsvorschriften und in ihrer Praxis, wie sie in den Kernarbeitsnormen der grundlegenden Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation, die von Armenien und den EU-Mitgliedstaaten ratifiziert wurden, festgelegt sind.
6. Die Parteien verpflichten sich auch zur Förderung sonstiger international anerkannter Normen und Vereinbarungen im Sozial- und Arbeitsbereich, die für den Sektor der Zivilluftfahrt relevant sind, sowie zu deren wirksamer Umsetzung und Durchsetzung in ihrem jeweiligen einzelstaatlichen Recht.
7. Jede Partei kann die Einberufung einer Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beantragen, um von ihr als wichtig erachtete arbeitsrechtliche Fragen zu erörtern.

TITEL III

INSTITUTIONELLE BESTIMMUNGEN

ARTIKEL 22

Auslegung und Durchsetzung

1. Die Parteien treffen alle geeigneten Maßnahmen allgemeiner oder besonderer Art, um für die Erfüllung der sich aus diesem Abkommen ergebenden Verpflichtungen Sorge zu tragen, und enthalten sich aller Maßnahmen, die die Erreichung der mit diesem Abkommen verfolgten Ziele

gefährden könnten.

2. Jede Partei ist für eine ordnungsgemäße Durchsetzung dieses Abkommens in ihrem Hoheitsgebiet verantwortlich.
3. Jede Partei stellt der anderen bei Untersuchungen zu möglichen Verstößen, die diese Partei im Rahmen ihrer Zuständigkeiten nach diesem Abkommen durchführt, gemäß den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften der jeweiligen Partei 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 Interessen der anderen Partei berühren und die zuständigen Behörden oder Unternehmen dieser Partei betreffen, so werden die zuständigen Behörden dieser 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 II aufgeführten Rechtsakte im Wesentlichen mit den entsprechenden Regeln der EU-Verträge und den in Anwendung der EU-Verträge erlassenen Rechtsvorschriften übereinstimmen, sind die Bestimmungen hinsichtlich ihrer Umsetzung und Anwendung in Übereinstimmung mit den einschlägigen Urteilen, Beschlüssen und Entscheidungen des Gerichtshofs und der Europäischen Kommission auszulegen.

ARTIKEL 23

Gemeinsamer Ausschuss

1. Hiermit wird ein Gemeinsamer Ausschuss aus Vertretern der Parteien eingesetzt, der die Verwaltung dieses Abkommens überwacht und seine ordnungsgemäße Anwendung gewährleistet. Der Gemeinsame Ausschuss spricht Empfehlungen aus und fasst in den in diesem Abkommen ausdrücklich vorgesehenen Fällen Beschlüsse.
2. Der Gemeinsame Ausschuss handelt und beschließt einvernehmlich. Die Beschlüsse des Gemeinsamen Ausschusses sind für die Parteien bindend.
3. Der Gemeinsame Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.
4. Der Gemeinsame Ausschuss tritt bei Bedarf, mindestens jedoch einmal jährlich, zusammen. Jede Partei kann die Einberufung einer Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beantragen.

5. Eine Partei kann eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beantragen, um Lösungen für Fragen im Zusammenhang mit der Auslegung und Anwendung dieses Abkommens zu finden. Eine solche Sitzung muss so bald wie möglich stattfinden, spätestens jedoch zwei (2) 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. Auf der Grundlage der in Artikel 3 gewährten Rechte validiert der Gemeinsame Ausschuss per Beschluss die von der Europäischen Union durchgeführte Bewertung der Umsetzung und Anwendung der EU-Rechtsvorschriften durch Armenien im Einklang mit Anhang I Nummer 1.

8. Im Einklang mit Artikel 6 prüft der Gemeinsame Ausschuss Fragen im Zusammenhang mit Investitionen in Luftfahrtunternehmen der Parteien und mit Änderungen bei der effektiven Kontrolle über die Luftfahrtunternehmen der Parteien.

9. Im Einklang mit Artikel 14 (Flugsicherheit) überwacht der Gemeinsame Ausschuss die während der in Anhang I beschriebenen Übergangsphase erfolgende schrittweise Außerdienststellung von Luftfahrzeugen, die in Armenien eingetragen sind und von Betreibern unter der Regulierungskontrolle der Republik Armenien eingesetzt werden und nicht über eine Musterzulassung verfügen, die den in Anhang II Teil B aufgeführten einschlägigen EU-Rechtsvorschriften entspricht, um eine schrittweise Außerdienststellung dieser Luftfahrzeuge im Einklang mit der in Anhang I Nummer 7 vereinbarten Außerdienststellung zu gewährleisten.

10. Der Gemeinsame Ausschuss baut ferner die Zusammenarbeit aus, insbesondere – jedoch nicht nur – durch:

- a) die Überprüfung der Marktbedingungen für Luftverkehrsdienste im Rahmen dieses Abkommens;
- b) die Erörterung und möglichst effektive Lösung von Problemen bei der Ausübung der Geschäftstätigkeit und im Zusammenhang mit den in Artikel 9 beschriebenen kommerziellen Möglichkeiten, die unter anderem den Marktzugang und den reibungslosen Betrieb der Luftverkehrsdienste im Rahmen dieses Abkommens behindern könnten, als Mittel zur Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs, der Konvergenz im Regulierungsbereich und der Minimierung des Regelungsaufwands beim Betrieb von Luftverkehrsdiensten;
- c) Informationsaustausch, auch zu Änderungen der jeweiligen Rechts- und Verwaltungsvorschriften und Strategien der Parteien, die sich auf die Luftverkehrsdienste auswirken können;

- d) Überlegungen zu potenziellen Bereichen für eine Weiterentwicklung dieses Abkommens, einschließlich Empfehlungen für Änderungen dieses Abkommens oder Bedingungen und Verfahren für den Beitritt von Drittländern zu diesem Abkommen;
- e) die Erörterung allgemeiner Fragen im Zusammenhang mit Investitionen, Eigentum und Kontrolle;
- f) den Ausbau der Regulierungszusammenarbeit und die gemeinsame Verpflichtung zur gegenseitigen Anerkennung und Angleichung von Regeln und Maßnahmen;
- g) gegebenenfalls die Förderung von Konsultationen über Fragen des Luftverkehrs, die in internationalen Organisationen, in den Beziehungen zu Drittländern und im Rahmen multilateraler Vereinbarungen behandelt werden, wobei auch zu prüfen wäre, ob gemeinsam vorgegangen werden sollte;
- h) die Erleichterung des Austauschs statistischer Daten zwischen den Parteien, um die Entwicklung des Luftverkehrs im Rahmen dieses Abkommens verfolgen zu können, und
- i) die Beobachtung der sozialen Auswirkungen des Abkommens bei seiner Anwendung und die Ausarbeitung geeigneter Lösungen bei berechtigten Bedenken.

11. Die Parteien können, wenn der Gemeinsame Ausschuss in einer ihm vorgelegten Frage nicht binnen sechs (6) Monaten nach seiner Befassung beraten hat, angemessene Schutzmaßnahmen gemäß Artikel 25 treffen.

12. Dieses Abkommen behindert nicht die Zusammenarbeit oder Diskussionen zwischen den zuständigen Behörden der Parteien außerhalb des Gemeinsamen Ausschusses, auch in den Bereichen Luftsicherheit, Flugsicherheit, Umweltschutz, Flugverkehrsmanagement, Luftverkehrsinfrastruktur, Wettbewerb und Verbraucherschutz. Die Parteien unterrichten den Gemeinsamen Ausschuss über die Ergebnisse einer solchen Zusammenarbeit und solcher Diskussionen, wenn sie sich auf die Anwendung des Abkommens auswirken könnten.

ARTIKEL 24

Streitbeilegung und Schiedsverfahren

1. Streitigkeiten im Zusammenhang mit der Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens, die nicht unter Artikel 8 fallen und sich nicht durch eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses

beilegen lassen, können auf Antrag einer der Parteien nach den Verfahren dieses Artikels einem Schiedsverfahren unterworfen werden.

2. Das Ersuchen um Schlichtung ist schriftlich an die andere Partei zu richten. Die Beschwerdeführerin nennt in ihrem Ersuchen die strittige Maßnahme und erläutert in einer zur Verdeutlichung der Rechtsgrundlage der Beschwerde ausreichenden Weise, inwiefern die Maßnahme nicht mit den Bestimmungen des Abkommens vereinbar ist.

3. Wenn die Parteien nichts anderes beschließen, erfolgt die Streitbeilegung durch ein Schiedsgericht aus drei Schlichtern, das wie folgt zusammengesetzt ist:

a) Jede Partei benennt innerhalb von zwanzig (20) Tagen nach Eingang eines Ersuchens auf Schlichtung einen Schlichter. Innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Benennung der beiden Schlichter benennen diese einvernehmlich einen dritten Schlichter, der den Vorsitz des Schiedsgerichts übernimmt.

b) Hat eine Partei keinen Schlichter benannt oder wird der dritte Schlichter nicht gemäß Buchstabe a benannt, kann eine Partei den Präsidenten des Rates der ICAO ersuchen, den bzw. die erforderlichen Schlichter innerhalb von dreißig (30) Tagen nach diesem Ersuchen zu benennen. Handelt es sich bei dem Präsidenten des Rates der ICAO um einen Staatsangehörigen Armeniens oder eines EU-Mitgliedstaats, nimmt der dienstälteste Vizepräsident dieses Rates, der nicht aus diesem Grund befangen ist, die Benennung vor.

4. Das Datum der Einsetzung des Schiedsgerichts ist der Tag, an dem der letzte der drei Schlichter im Einklang mit den vom Gemeinsamen Ausschuss festzulegenden Verfahren seine Benennung annimmt.

5. Auf Antrag einer Partei entscheidet das Schiedsgericht innerhalb von zehn (10) Tagen nach seiner Einsetzung vorab, ob es die Angelegenheit für dringlich hält.

6. Auf Antrag einer Partei kann das Schiedsgericht die andere Partei anweisen, bis zu seiner endgültigen Entscheidung vorübergehende Abhilfemaßnahmen zu ergreifen.

7. Das Schiedsgericht übermittelt den Parteien spätestens neunzig (90) Tage nach dem Tag seiner Einsetzung einen Zwischenbericht mit der Darlegung des Sachverhalts, dem Befund über die Anwendbarkeit der einschlägigen Bestimmungen und den wichtigsten Gründen für seine Feststellungen und Empfehlungen. Ist das Schiedsgericht der Auffassung, dass es diese Frist nicht einhalten kann, so teilt der Vorsitzende des Schiedsgerichts dies den Parteien schriftlich unter Angabe der Gründe für die Verzögerung sowie des Datums mit, an dem das Schiedsgericht seinen Zwischenbericht vorzulegen beabsichtigt. Der Zwischenbericht darf auf keinen Fall später als hundertzwanzig (120) Tage nach dem Tag der Einsetzung des Schiedsgerichts übermittelt werden.

8. Eine Partei kann das Schiedsgericht innerhalb von 14 Tagen nach Übermittlung des Zwischenberichts schriftlich ersuchen, spezifische Aspekte des Berichts zu überprüfen.
9. In dringenden Fällen bemüht sich das Schiedsgericht nach besten Kräften, seinen Zwischenbericht binnen fünfundvierzig (45) Tagen, spätestens jedoch sechzig (60) Tage nach dem Tag seiner Einsetzung vorzulegen. Eine Partei kann das Schiedsgericht innerhalb von sieben (7) Tagen nach Übermittlung des Zwischenberichts schriftlich ersuchen, bestimmte Aspekte des Berichts zu überprüfen. Nach Prüfung der schriftlichen Stellungnahmen der Parteien zum Zwischenbericht kann das Schiedsgericht seinen Bericht ändern und für zweckdienlich erachtete weitere Prüfungen vornehmen. Die Feststellungen des endgültigen Schiedsspruchs müssen eine ausreichende Erörterung der bei der Zwischenprüfung vorgelegten Argumentation sowie klare Antworten auf die Fragen und Anmerkungen der Parteien enthalten.
10. Binnen hundertzwanzig (120) Tagen nach dem Tag seiner Einsetzung teilt das Schiedsgericht den Parteien seinen endgültigen Schiedsspruch mit. Ist das Schiedsgericht der Auffassung, dass es diese Frist nicht einhalten kann, so teilt der Vorsitzende des Schiedsgerichts dies den Parteien schriftlich unter Angabe der Gründe für die Verzögerung sowie des Datums mit, an dem das Schiedsgericht seinen Schiedsspruch vorzulegen beabsichtigt. Der Schiedsspruch darf auf keinen Fall später als hundertfünfzig (150) Tage nach dem Tag der Einsetzung des Schiedsgerichts übermittelt werden.
11. In dringenden Fällen bemüht sich das Schiedsgericht nach besten Kräften, seinen Schiedsspruch binnen sechzig (60) Tagen nach dem Tag seiner Einsetzung vorzulegen. Ist das Schiedsgericht der Auffassung, dass es diese Frist nicht einhalten kann, so teilt der Vorsitzende des Schiedsgerichts dies den Parteien schriftlich unter Angabe der Gründe für die Verzögerung sowie des Datums mit, an dem das Schiedsgericht seinen Schiedsspruch vorzulegen beabsichtigt. Der Schiedsspruch darf auf keinen Fall später als fünfsiebzig (75) Tage nach dem Tag der Einsetzung des Schiedsgerichts übermittelt werden.
12. Die Parteien können binnen zehn (10) Tagen nach seiner Übermittlung einen Antrag auf Erläuterung des endgültigen Schiedsspruchs stellen; die Erläuterungen müssen binnen fünfzehn (15) Tagen nach einem solchen Antrag vorgelegt werden.
13. Gelangt das Schiedsgericht zu der Auffassung, dass ein Verstoß gegen dieses Abkommen vorliegt, und folgt die für diesen Verstoß verantwortliche Partei binnen vierzig (40) Tagen nach Vorlage des endgültigen Schiedsspruchs des Gerichts diesem nicht oder gelangt sie mit der anderen Partei innerhalb dieser Frist nicht zu einer für beide Seiten zufriedenstellenden Einigung, kann die andere Partei vergleichbare Vorteile, die sich aus diesem Abkommen ergeben, so lange zurückhalten oder die Umsetzung dieses Abkommens teilweise oder gegebenenfalls gänzlich aussetzen, bis die für den Verstoß verantwortliche Partei dem endgültigen Schiedsspruch des Gerichts Folge leistet oder die Parteien zu einer für beide Seiten zufriedenstellenden Einigung gelangt sind.

ARTIKEL 25

Schutzmaßnahmen

1. Ist eine Partei der Auffassung, dass die andere Partei eine Verpflichtung aus diesem Abkommen nicht erfüllt hat, so kann sie geeignete Schutzmaßnahmen treffen. Die Schutzmaßnahmen sind hinsichtlich ihres Umfangs und ihrer Dauer auf das zur Behebung der Situation oder zur Wahrung der Ausgewogenheit dieses Abkommens unbedingt erforderliche Maß zu beschränken. Vorrang ist Maßnahmen zu geben, die das ordnungsgemäße Funktionieren des Abkommens möglichst wenig beeinträchtigen.
2. Eine Partei, die Schutzmaßnahmen in Erwägung zieht, unterrichtet die andere Partei über den Gemeinsamen Ausschuss und übermittelt alle einschlägigen Informationen.
3. Die Parteien nehmen unverzüglich Konsultationen im Gemeinsamen Ausschuss auf, um eine für alle annehmbare Lösung zu finden.
4. Unbeschadet Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c und Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c darf die betreffende Partei erst nach Ablauf eines (1) Monats nach der Unterrichtung gemäß Absatz 2 Schutzmaßnahmen ergreifen, sofern nicht das Konsultationsverfahren nach Absatz 3 vor Ablauf dieser Frist abgeschlossen wurde.
5. Die betreffende Partei unterrichtet den Gemeinsamen Ausschuss unverzüglich über die getroffenen Maßnahmen und übermittelt alle einschlägigen Informationen.
6. Alle aufgrund dieses Artikels getroffenen Maßnahmen werden beendet, sobald die Partei, die einer Verpflichtung nicht nachgekommen ist, die Bestimmungen dieses Abkommens erfüllt.

ARTIKEL 26

Beziehung zu anderen Übereinkünften

1. Während der vorläufigen Anwendung dieses Abkommens gemäß Artikel 30 werden die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens bestehenden bilateralen Abkommen und Vereinbarungen zwischen der Republik Armenien und EU-Mitgliedstaaten – mit den in Absatz 2 vorgesehenen Ausnahmen – ausgesetzt.
2. Ungeachtet der Absätze 1 und 3 und sofern keine Diskriminierung zwischen

Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union aufgrund der Staatszugehörigkeit stattfindet,

- a) können bestehende Rechte und günstigere Bestimmungen oder Behandlungen bezüglich Eigentum, Verkehrsrechten, Kapazität, Flugfrequenzen, Art oder Wechsel von Luftfahrzeugen, Code-Sharing und Preisen im Rahmen bilateraler Abkommen und Vereinbarungen zwischen der Republik Armenien und EU-Mitgliedstaaten, die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens in Kraft sind und nicht unter dieses Abkommen fallen oder im Hinblick auf die Freiheiten für die betreffenden Luftfahrtunternehmen günstiger bzw. flexibler als im Rahmen dieses Abkommens sind, weiter gelten;
- b) sind Streitigkeiten zwischen den Parteien darüber, ob Bestimmungen oder Behandlungen im Rahmen bilateraler Abkommen oder Vereinbarungen zwischen der Republik Armenien und EU-Mitgliedstaaten günstiger oder flexibler sind, im Rahmen des Streitbeilegungsverfahrens nach Artikel 24 zu regeln. Meinungsverschiedenheiten zum Verhältnis zwischen konkurrierenden Bestimmungen oder Behandlungen sind ebenfalls im Rahmen des Streitbeilegungsverfahrens nach Artikel 24 beizulegen.

3. Ab Inkrafttreten dieses Abkommens gemäß Artikel 30 gehen die Bestimmungen dieses Abkommens den einschlägigen Bestimmungen der zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens bestehenden bilateralen Abkommen und Vereinbarungen zwischen der Republik Armenien und EU-Mitgliedstaaten – mit den in Absatz 2 vorgesehenen Ausnahmen – vor.

4. Treten die Parteien einer multilateralen Übereinkunft bei oder billigen sie einen Beschluss der ICAO oder einer anderen internationalen Organisation, die/der Belange dieses Abkommens berührt, so beraten sie im Gemeinsamen Ausschuss nach Artikel 23 rechtzeitig, ob dieses Abkommen geändert werden sollte, um solchen Entwicklungen Rechnung zu tragen.

ARTIKEL 27

Änderungen

1. Änderungen dieses Abkommens können von den Parteien nach Konsultationen im Einklang mit Artikel 23 vereinbart werden. Die Änderungen treten gemäß den Bestimmungen des Artikels 30 in Kraft.

2. Wünscht eine Partei eine Änderung dieses Abkommens, teilt sie dies dem Gemeinsamen Ausschuss mit.

3. Der Gemeinsame Ausschuss kann auf Vorschlag einer Partei und in Übereinstimmung mit diesem Artikel einvernehmlich beschließen, die Anhänge des Abkommens zu ändern.

4. Dieses Abkommen berührt nicht das Recht jeder Partei, vorbehaltlich der Einhaltung des

Grundsatzes der Nichtdiskriminierung und der Bestimmungen dieses Abkommens, neue Rechtsvorschriften im Luftfahrtbereich oder einem damit zusammenhängenden, in Anhang II aufgeführten Bereich einseitig zu erlassen oder ihre geltenden Rechtsvorschriften zu ändern.

5. Werden neue Rechtsvorschriften oder eine Änderung bestehender Rechtsvorschriften im Luftfahrtbereich oder einem damit zusammenhängenden, in Anhang II aufgeführten Bereich von einer Partei in Erwägung gezogen, unterrichtet sie die andere Partei so bald wie möglich in angemessener Weise. Auf Antrag einer Partei kann ein Meinungsaustausch im Gemeinsamen Ausschuss erfolgen.

6. Jede Partei informiert die andere Partei regelmäßig und sobald wie angemessen über neu erlassene Rechtsvorschriften oder Änderungen ihrer bestehenden Rechtsvorschriften im Luftfahrtbereich oder einem damit zusammenhängenden, in Anhang II aufgeführten Bereich. Auf Antrag einer Partei führt der Gemeinsame Ausschuss innerhalb von sechzig (60) Tagen einen Meinungsaustausch über die Auswirkungen solcher neuen oder geänderten Rechtsvorschriften auf das ordnungsgemäße Funktionieren dieses Abkommens durch.

7. Im Anschluss an den Meinungsaustausch gemäß Absatz 6

- a) fasst der Gemeinsame Ausschuss einen Beschluss zur Änderung des Anhangs II, um darin – gegebenenfalls auf der Grundlage der Gegenseitigkeit – die betreffenden neuen oder geänderten Rechtsvorschriften aufzunehmen,
- b) fasst der Gemeinsame Ausschuss einen Beschluss dahingehend, dass die betreffenden neuen oder geänderten Rechtsvorschriften als mit diesem Abkommen vereinbar anzusehen sind, oder
- c) empfiehlt der Gemeinsame Ausschuss zum Schutz des ordnungsgemäßen Funktionierens dieses Abkommens andere Maßnahmen, die innerhalb einer annehmbaren Frist zu verabschieden sind.

ARTIKEL 28

Beendigung

Jede Partei kann der anderen auf diplomatischem Wege jederzeit schriftlich mitteilen, dass sie dieses Abkommen kündigen will. Diese Mitteilung ist gleichzeitig der ICAO und dem Sekretariat der Vereinten Nationen zu übermitteln. Dieses Abkommen endet um Mitternacht GMT am Ende der IATA-Flugplanperiode, die ein (1) Jahr nach dem Zeitpunkt der schriftlichen Kündigung in Kraft ist, es sei denn, die Kündigung wird vor dem Ende dieses Zeitraums in beiderseitigem Einverständnis der Parteien zurückgenommen.

ARTIKEL 29

Registrierung des Abkommens

Dieses Abkommen und etwaige Änderungen dieses Abkommens werden nach ihrem Inkrafttreten im Einklang mit Artikel 83 des ICAO-Abkommens bei der ICAO und im Einklang mit Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen beim Sekretariat der Vereinten Nationen registriert.

ARTIKEL 30

Inkrafttreten und vorläufige Anwendung

1. Dieses Abkommen bedarf der Ratifizierung oder Genehmigung durch die Parteien nach ihren eigenen Verfahren. Die Ratifizierungs- oder Genehmigungsurkunden sind beim Verwahrer zu hinterlegen, der die jeweils andere Partei sowie die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation davon in Kenntnis setzt.
2. Verwahrer dieses Abkommens ist das Generalsekretariat des Rates der Europäischen Union.
3. Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Datum der Mitteilung des Verwahrers an die Parteien, in der der Eingang der letzten Ratifizierungs- oder Genehmigungsurkunde bestätigt wird, in Kraft.
4. Ungeachtet des Absatzes 3 vereinbaren die Parteien, dieses Abkommen gemäß Absatz 5 im Einklang mit ihren jeweiligen internen Verfahren und innerstaatlichen Rechtsvorschriften vorläufig anzuwenden.
5. Dieses Abkommen wird ab dem ersten Tag des zweiten Monats nach der Mitteilung des Verwahrers an die Parteien, in der dieser den Eingang folgender Dokumente bestätigt hat, vorläufig angewendet:
 - a) Mitteilung der Europäischen Union über den Abschluss der für die Union und ihre Mitgliedstaaten relevanten und für diesen Zweck erforderlichen Verfahren und
 - b) von Armenien gemäß Absatz 1 hinterlegte Ratifizierungs- oder Genehmigungsurkunde.

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

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

Für die Republik Armenien

Für die Europäische Union

Für das Königreich Belgien

Für die Republik Bulgarien

Für die Tschechische Republik

Für das Königreich Dänemark

Für die Bundesrepublik Deutschland

Für die Republik Estland

Für Irland

Für die Hellenische Republik

Für das Königreich Spanien

Für die Französische Republik

Für die Republik Kroatien

Für die Italienische Republik

Für die Republik Zypern

Für die Republik Lettland

Für die Republik Litauen

Für das Großherzogtum Luxemburg

Für Ungarn

Für Malta

Für das Königreich der Niederlande

Für die Republik Österreich

Für die Republik Polen

Für die Portugiesische Republik

Für Rumänien

Für die Republik Slowenien

Für die Slowakische Republik

Für die Republik Finnland

Für das Königreich Schweden

ANHANG I

ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN

1. Die Einhaltung aller Vorschriften und Normen im Luftfahrtbereich, die in Anhang II aufgeführt sind, ausgenommen die Rechtsvorschriften zur Luftsicherheit in Teil C von Anhang II, durch Armenien unterliegt einer Bewertung unter der Zuständigkeit der Europäischen Union, die durch einen Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses zu bestätigen ist. Eine solche Bewertung wird spätestens zwei (2) Jahre nach Inkrafttreten des Abkommens vorgenommen.

2. Ungeachtet der Bestimmungen von Artikel 3 schließen die vereinbarten Rechte und festgelegten Strecken dieses Abkommens bis zum Zeitpunkt der Verabschiedung des in Absatz 1 dieses Anhangs genannten Beschlusses für die Luftfahrtunternehmen beider Parteien nicht das Recht ein, Rechte der fünften Freiheit auszuüben, ausgenommen die bereits durch bilaterale Abkommen zwischen Armenien und Mitgliedstaaten der Europäischen Union eingeräumten Rechte, im Fall von Luftfahrtunternehmen Armeniens einschließlich zwischen Punkten innerhalb des Gebiets der Europäischen Union.

Mit Verabschiedung des in Absatz 1 dieses Anhangs genannten Beschlusses sind die Luftfahrtunternehmen der beiden Parteien berechtigt, Rechte der fünften Freiheit auszuüben, im Fall von Luftfahrtunternehmen Armeniens einschließlich zwischen Punkten innerhalb des Gebiets der Europäischen Union gemäß Artikel 3.

3. Die Einhaltung der Vorschriften und Normen im Bereich der Rechtsvorschriften zur Luftsicherheit in Teil C von Anhang II durch Armenien unterliegt einer Bewertung unter der Zuständigkeit der Europäischen Union, die durch einen Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses zu bestätigen ist. Eine solche Bewertung wird spätestens drei (3) Jahre nach Inkrafttreten des Abkommens vorgenommen. In der Zwischenzeit setzt Armenien das ECAC-Dokument 30 um.

4. Mit Verabschiedung des in Absatz 3 dieses Anhangs genannten Beschlusses wird vorbehaltlich einer Vereinbarung über den Austausch sensibler Sicherheitsinformationen, einschließlich der Geheimhaltung unterliegender EU-Informationen, der vertrauliche Teil der Rechtsvorschriften zur Luftsicherheit nach Anhang II Teil C der zuständigen Behörde Armeniens zugänglich gemacht.

5. Der schrittweise Übergang Armeniens zur vollständigen Anwendung der in Anhang II aufgeführten Rechtsvorschriften der Europäischen Union im Luftfahrtbereich kann einer regelmäßigen Bewertung unterzogen werden. Die Bewertungen werden von der Europäischen Kommission in Zusammenarbeit mit Armenien vorgenommen.

6. Ab dem Zeitpunkt des in Absatz 1 genannten Beschlusses wendet Armenien Betriebsgenehmigungsvorschriften an, die im Wesentlichen denen von Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über

gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft entsprechen. Die Bestimmungen von Artikel 4 Absatz 3 dieses Abkommens hinsichtlich der gegenseitigen Anerkennung von Feststellungen der Eignung und/oder Staatszugehörigkeit, die von den zuständigen Behörden Armeniens getroffen werden, werden von den zuständigen Behörden der Europäischen Union angewendet, nachdem der Gemeinsame Ausschuss bestätigt hat, dass Armenien solche Betriebsgenehmigungsvorschriften uneingeschränkt anwendet.

7. Unbeschadet eines Beschlusses im Gemeinsamen Ausschuss oder nach Artikel 25 (Schutzmaßnahmen) kann die Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen, die im Register Armeniens eingetragen sind und von Betreibern eingesetzt werden, die der Regulierungsaufsicht durch Armenien unterliegen, und für die von der EASA keine Musterzulassung gemäß den einschlägigen EU-Rechtsvorschriften in Anhang II Teil B erteilt wurde, unter der Verantwortung der zuständigen Behörden Armeniens gemäß den anwendbaren nationalen Anforderungen Armeniens bis zum 1. Januar 2023 verwaltet werden, sofern die Luftfahrzeuge den im Rahmen des Abkommens festgelegten internationalen Sicherheitsnormen entsprechen. Solchen Luftfahrzeugen werden keine Rechte aus diesem Abkommen eingeräumt und sie dürfen nicht auf Flugstrecken in die, von der oder innerhalb der Europäischen Union betrieben werden.

ANHANG II

(unterliegt der regelmäßigen Aktualisierung)

ANWENDBARE VORSCHRIFTEN FÜR DIE ZIVILLUFTFAHRT

Die in den anwendbaren Bestimmungen der nachfolgenden Rechtsakte enthaltenen Vorschriften und Normen sind gemäß diesem Abkommen einzuhalten, sofern in diesem Anhang oder in Anhang I (Übergangsbestimmungen) nichts anderes bestimmt ist. Gegebenenfalls sind im Folgenden bestimmte Anpassungen für einzelne Rechtsakte aufgeführt.

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 Luftverkehrsdienssten in der Gemeinschaft

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 2, Artikel 23 Absatz 1, Artikel 24 und Anhang I sowie Kapitel II gemäß Anhang I Nummer 6 des Abkommens.

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 8.

Nr. 2009/12

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 11.

Nr. 96/67

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 9, Artikel 11 bis 21 und Anhang;
bezüglich der Anwendung von Artikel 20 Absatz 2 ist der Begriff „Kommission“ durch den Begriff „Gemeinsamer Ausschuss“ zu ersetzen.

Nr. 80/2009

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 11 und Anhänge.

B. FLUGSICHERHEIT

Sicherheit der Zivilluftfahrt und EASA-Grundverordnung

Nr. 216/2008

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

- Verordnung (EG) Nr. 690/2009 der Kommission vom 30. Juli 2009
- Verordnung (EG) Nr. 1108/2009, anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 3 (nur Absatz 1) und Anhang
- Verordnung (EU) Nr. 6/2013 der Kommission vom 8. Januar 2013
- Verordnung (EU) 2016/4 der Kommission vom 5. Januar 2016

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

Nr. 319/2014

Verordnung (EU) Nr. 319/2014 der Kommission vom 27. März 2014 über die von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit erhobenen Gebühren und Entgelte und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 593/2007

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 17 und Anhang.

Nr. 646/2012

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 646/2012 der Kommission vom 16. Juli 2012 mit Bestimmungen über Geldbußen und Zwangsgelder gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 25.

Nr. 104/2004

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 7 und Anhang.

Flugbetrieb

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
- Verordnung (EU) Nr. 71/2014 der Kommission vom 27. Januar 2014
- Verordnung (EU) Nr. 83/2014 der Kommission vom 29. Januar 2014
- Verordnung (EU) Nr. 379/2014 der Kommission vom 7. April 2014
- Verordnung (EU) 2015/140 der Kommission vom 29. Januar 2015
- Verordnung (EU) 2015/1329 der Kommission vom 31. Juli 2015
- Verordnung (EU) 2015/640 der Kommission vom 23. April 2015
- Verordnung (EU) 2015/2338 der Kommission vom 11. Dezember 2015
- Verordnung (EU) 2016/1199 der Kommission vom 22. Juli 2016
- Verordnung (EU) 2017/363 der Kommission vom 1. März 2017

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 9a, Anhänge I bis VIII.

Flugbesatzung

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
- Verordnung (EU) Nr. 70/2014 der Kommission vom 27. Januar 2014

- Verordnung (EU) Nr. 245/2014 der Kommission vom 13. März 2014
- Verordnung (EU) 2015/445 der Kommission vom 17. März 2015
- Verordnung (EU) 2016/539 der Kommission vom 6. April 2016

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 11, Anhänge I bis IV.

Untersuchung von Unfällen

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, geändert durch:

- Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 23, ausgenommen Artikel 7 Absatz 4 und Artikel 19 (aufgehoben durch Verordnung (EU) Nr. 376/2014).

Nr. 2012/780

Beschluss 2012/780/EU der Kommission vom 5. Dezember 2012 über Zugangsrechte für die gemäß Artikel 18 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG eingerichtete zentrale europäische Datenbank für Sicherheitsempfehlungen und Antworten auf Sicherheitsempfehlungen

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 5.

Lufttüchtigkeit

Nr. 748/2012

Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission vom 3. August 2012 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 (EU) Nr. 7/2013 der Kommission vom 8. Januar 2013

- Verordnung (EU) Nr. 69/2014 der Kommission vom 27. Januar 2014
- Verordnung (EU) 2015/1039 der Kommission vom 30. Juni 2015
- Verordnung (EU) 2016/5 der Kommission vom 5. Januar 2016

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 10, Anhang I.

Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Nr. 1321/2014

Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission vom 26. November 2014 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 (EU) 2015/1088 der Kommission vom 3. Juli 2015
- Verordnung (EU) 2015/1536 der Kommission vom 16. September 2015
- Verordnung (EU) 2017/334 der Kommission vom 27. Februar 2017

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

Zusätzliche Anforderungen an die Lufttüchtigkeit

Nr. 2015/640

Verordnung (EU) 2015/640 der Kommission vom 23. April 2015 über zusätzliche Anforderungen an die Lufttüchtigkeit für bestimmte Betriebsarten und zur Änderung der Verordnung (EU)

Nr. 965/2012

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 5 und Anhänge.

Flugplätze

Nr. 139/2014

Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission vom 12. Februar 2014 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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 10, Anhänge I bis IV.

Drittlandsbetreiber

Nr. 452/2014

Verordnung (EU) Nr. 452/2014 der Kommission vom 29. April 2014 zur Festlegung von technischen Vorschriften und Verwaltungsverfahren für den Flugbetrieb von Drittlandsbetreibern gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 4 und Anhänge 1 und 2.

ATM/ANS

Nr. 2015/340

Verordnung (EU) 2015/340 der Kommission vom 20. Februar 2015 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf Lizenzen und Bescheinigungen von Fluglotsen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 805/2011 der Kommission

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 10, Anhänge I bis IV.

Nr. 2017/373

Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission vom 1. März 2017 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten sowie sonstiger Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes und die Aufsicht hierüber sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 482/2008, der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 1034/2011, (EU) Nr. 1035/2011 und (EU) 2016/1377 und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 677/2011

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 10 und Anhänge.

Meldung von Ereignissen

Nr. 376/2014

Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 7, Artikel 9 Absatz 3, Artikel 10 Absätze 2 bis 4, Artikel 11 Absätze 1 und 7, Artikel 13, ausgenommen Absatz 9, Artikel 14 bis 16, Artikel 21 und Anhänge I bis III.

Nr. 2015/1018

Durchführungsverordnung (EU) 2015/1018 der Kommission vom 29. Juni 2015 zur Festlegung einer Liste zur Einstufung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates meldepflichtig sind

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 und Anhänge I bis V.

Inspektionen zur Kontrolle der Normung

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 Bestimmungen: Artikel 1 bis 26.

EU-Flugsicherheitsliste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Union eine Betriebsuntersagung ergangen ist

Nr. 2111/2005

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 13, Artikel 15 bis 16 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 Bestimmungen: 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. 2016/963 der Kommission vom 16. Juni 2016

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 und 2, Anhänge I und II.

Technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt

Nr. 3922/91

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

- Verordnung (EG) Nr. 1899/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006
- Verordnung (EG) Nr. 1900/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006

- Verordnung (EG) Nr. 8/2008 der Kommission vom 11. Dezember 2007
- Verordnung (EG) Nr. 859/2008 der Kommission vom 20. August 2008

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

C. LUFTSICHERHEIT

Nr. 300/2008

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 15, Artikel 18, Artikel 21 und Anhang.

Nr. 272/2009

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

- Verordnung (EU) Nr. 297/2010 der Kommission vom 9. April 2010
- Verordnung (EU) Nr. 720/2011 der Kommission vom 22. Juli 2011
- Verordnung (EU) Nr. 1141/2011 der Kommission vom 10. November 2011
- Verordnung (EU) Nr. 245/2013 der Kommission vom 19. März 2013

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 2 und Anhang.

Nr. 1254/2009

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

- Verordnung (EU) 2016/2096 der Kommission vom 30. November 2016

Nr. 18/2010

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

Nr. 2015/1998

Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 der Kommission vom 5. November 2015 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit, geändert durch:

- Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2015/2426 der Kommission vom 18. Dezember 2015
- Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2017/815 der Kommission vom 12. Mai 2017

Nr. 2015/8005

Durchführungsbeschluss C(2015) 8005 der Kommission vom 16. November 2015 zur Festlegung von detaillierten Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit mit Informationen nach Artikel 18 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 300/2008, geändert durch:

- Durchführungsbeschluss C(2017) 3030 der Kommission vom 15. Mai 2017

Nr. 72/2010

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

- Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2016/472 der Kommission vom 31. März 2016

D. 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 21. Oktober 2009*

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 4, Artikel 6 und Artikel 9 bis 13

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 21. Oktober 2009*

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 18, Anhang I.

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 21. Oktober 2009*

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 9.

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 21. Oktober 2009*

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 10, Anhänge I bis V.

* Anwendbare Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1070/2009: Artikel 1 bis 4, ausgenommen Artikel 1 Absatz 4.

Leistungssystem und Gebührenregelung

Nr. 390/2013

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

Nr. 391/2013

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 391/2013 der Kommission vom 3. Mai 2013 zur Einführung einer gemeinsamen Gebührenregelung für Flugsicherungsdienste

Netzfunktionen

Nr. 677/2011

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

- Durchführungsverordnung (EU) Nr. 970/2014 der Kommission vom 12. September 2014
- Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Kommission vom 1. März 2017

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 25 und Anhänge.

Nr. 255/2010

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

- Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012
- Durchführungsverordnung (EU) 2016/1006 der Kommission vom 22. Juni 2016

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 15 und Anhänge.

Nr. 2011/4130

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

Interoperabilität

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 der Kommission vom 16. Januar 2009
-

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 9, 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:

- Verordnung (EU) Nr. 929/2010 der Kommission vom 18. Oktober 2010
- Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012
- Durchführungsverordnung (EU) Nr. 428/2013 der Kommission vom 8. Mai 2013
- Durchführungsverordnung (EU) 2016/2120 der Kommission vom 2. Dezember 2016

Anwendbare Bestimmungen: 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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 6, 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, geändert durch:

- Durchführungsverordnung (EU) 2015/310 der Kommission vom 26. Februar 2015

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 14, Anhänge I bis III.

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, geändert durch:

- Durchführungsverordnung (EU) 2016/2345 der Kommission vom 14. Dezember 2016

Anwendbare Bestimmungen: 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 Luftfahrtdata und Luftfahrtinformationen für den einheitlichen europäischen Luftraum, geändert durch:

- Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1029/2014 der Kommission vom 26. September 2014

Anwendbare Bestimmungen: 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 Bestimmungen: 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, geändert durch:

- Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1028/2014 der Kommission vom 26. September 2014
- Durchführungsverordnung (EU) 2017/386 der Kommission vom 6. März 2017

Anwendbare Bestimmungen: 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, geändert durch:

- Durchführungsverordnung (EU) Nr. 657/2013 der Kommission vom 10. Juli 2013
- Durchführungsverordnung (EU) 2016/2345 der Kommission vom 14. Dezember 2016

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 14, Anhänge I bis V.

SESAR

Nr. 219/2007

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

- Verordnung (EG) Nr. 1361/2008 des Rates vom 16. Dezember 2008
- Verordnung (EU) Nr. 721/2014 des Rates vom 16. Juni 2014

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

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 Bestimmungen: Artikel 1 bis 15.

Nr. 716/2014

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 716/2014 der Kommission vom 27. Juni 2014 über die Einrichtung des gemeinsamen Pilotvorhabens für die Unterstützung der Durchführung des europäischen Masterplans für das Flugverkehrsmanagement

Luftraum

Nr. 2150/2005

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 9 und Anhang.

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 Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010, geändert durch:

- Verordnung (EU) 2015/340 der Kommission vom 20. Februar 2015
- Durchführungsverordnung (EU) 2016/1185 der Kommission vom 20. Juli 2016

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 10, Anhang einschließlich Anlagen.

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, geändert durch:

- Verordnung (EU) 2016/583 der Kommission vom 15. April 2016

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 4 und Anhang.

E. UMWELT UND LÄRMSCHUTZ

Nr. 2002/49

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

- Verordnung (EG) Nr. 1137/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2008
- Richtlinie (EU) 2015/996 der Kommission vom 19. Mai 2015

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 12, Anhänge I bis VI.

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 Bestimmungen: 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 Bestimmungen: Artikel 1 bis 5, Anhänge I und II.

Nr. 598/2014

Verordnung (EU) Nr. 598/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2002/30/EG

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

F. VERBRAUCHERSCHUTZ

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 6 und Anhang.

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 Annexionierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 16.

Nr. 1107/2006

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 16, Anhänge I und II.

G. SOZIALE ASPEKTE

Nr. 89/391

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

Anwendbare Bestimmungen – nur soweit auf die Zivilluftfahrt anwendbar: Artikel 1 bis 16.

Nr. 2000/79

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 2 bis 3 und Anhang.

Nr. 2003/88

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

Anwendbare Bestimmungen – nur soweit auf die Zivilluftfahrt anwendbar: Artikel 1 bis 20, 22 und 23.