



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 8.4.2021
COM(2021) 154 final

2021/0080 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über die Unterzeichnung des Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Tunesischen Republik andererseits im Namen der Europäischen Union

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Das Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten und der Tunesischen Republik wurde von der Kommission im Rahmen eines vom Rat am 9. Dezember 2008 erteilten Mandats ausgehandelt.

Die Luftverkehrsdienste zwischen der EU und Tunesien werden derzeit auf der Grundlage bilateraler Abkommen zwischen einzelnen Mitgliedstaaten und Tunesien durchgeführt.

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

- schrittweise Marköffnung hinsichtlich Streckenzugang und Kapazität auf der Grundlage der Gegenseitigkeit,
- Gewährleistung der Konvergenz im Regelungsbereich und effektive Einhaltung der einschlägigen Luftverkehrsvorschriften der EU durch Tunesien 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 EU-Anforderungen und -Standards zu gewährleisten.

In Einklang mit den Verhandlungsdirektiven wurde der Entwurf eines Abkommens mit Tunesien von beiden Seiten am 11. Dezember 2017 paraphiert.

• Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich

Der Abschluss eines Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens mit Tunesien ist für die EU ein wichtiges Element bei der Entwicklung ihrer Luftfahrtaußenpolitik sowie ein entscheidender Bestandteil der EU-Nachbarschaftspolitik und der Schaffung eines erweiterten gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums, wie in der Mitteilung der Kommission COM(2005) 79 über die Luftfahrtaußenpolitik und in der Mitteilung der Kommission COM(2012) 556 final über die „Die Luftfahrtaußenpolitik der EU – Bewältigung der künftigen Herausforderungen“ erläutert.

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

Die Bestimmungen des Abkommens gehen den einschlägigen Bestimmungen bestehender bilateraler Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten und der Tunesischen Republik 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 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.

- **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 Union unmittelbar gleiche und einheitliche Bedingungen für den Marktzugang und legt einen neuen Rahmen für die Regulierungszusammenarbeit und –konvergenz zwischen der Europäischen Union und Tunesien 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 folgendem Grund (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 Tunesien frei durchführen, was bislang nicht der Fall ist.

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

Das Abkommen ermöglicht es allen EU-Luftfahrtunternehmen, kommerzielle Chancen wahrzunehmen, etwa in Bezug auf Bodenabfertigung, Code-Sharing, Intermodalität und die Möglichkeit, Preise frei festzusetzen.

- **Verhältnismäßigkeit**

Es wird ein Gemeinsamer Ausschuss eingerichtet, um Fragen der Anwendung des Abkommens erörtern zu können. Der Gemeinsame Ausschuss wird den Austausch von Sachverständigen zu neuen Initiativen und Entwicklungen im Bereich Gesetzgebung und Regulierung 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.

- **Einholung 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 Kernprinzipien enthält, und drei Anhänge: Anhang I zu Übergangsbestimmungen, Anhang Ia zu den Übergangsbestimmungen für den internationalen Flughafen Tunis-Karthago und Anhang II zu den EU-Vorschriften für die Zivilluftfahrt.

Seit dem 1. Januar 2021 gilt das Unionsrecht nicht mehr für das Vereinigte Königreich. Deshalb sind im Einvernehmen mit Tunesien alle Bezugnahmen auf das Vereinigte Königreich im paraphierten Text gestrichen worden, und es ist eine Standard-Territorialklausel eingefügt worden.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über die Unterzeichnung des Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Tunesischen Republik andererseits im Namen der Europäischen Union

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 9. Dezember 2008 hat der Rat die Kommission zur Aufnahme von Verhandlungen mit der Tunesischen Republik über ein Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Tunesischen Republik andererseits ermächtigt. Die Verhandlungen wurden mit der Paraphierung des Abkommens am 11. Dezember 2017 erfolgreich abgeschlossen.
- (2) Das Abkommen sollte – vorbehaltlich seines Abschlusses zu einem späteren Zeitpunkt – im Namen der Union unterzeichnet werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Unterzeichnung des Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Tunesischen Republik andererseits wird – vorbehaltlich des späteren Abschlusses des Abkommens – im Namen der Union genehmigt

Der Wortlaut des Abkommens ist diesem Beschluss beigelegt.

Artikel 2

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

Artikel 3

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

Brüssel, den 8.4.2021
COM(2021) 154 final

ANNEX

ANHANG

des

Vorschlags für einen Beschluss des Rates

über die Unterzeichnung des Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Tunesischen Republik andererseits im Namen der Europäischen Union

EUROPA-MITTELMEER-LUFTVERKEHRSABKOMMEN

zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Tunesischen
Republik andererseits

INHALT

ARTIKEL 1: Begriffsbestimmungen

TITEL I: WIRTSCHAFTLICHE BESTIMMUNGEN

ARTIKEL 2: Verkehrsrechte und Streckenführung

ARTIKEL 3: Betriebsgenehmigung

ARTIKEL 4: Verweigerung, Widerruf, Aussetzung oder Einschränkung von Genehmigungen

ARTIKEL 5: Investitionen in Luftverkehrsunternehmen

ARTIKEL 6: Einhaltung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften

ARTIKEL 7: Fairer Wettbewerb

ARTIKEL 8: Gewerbliche Tätigkeiten

ARTIKEL 9: Zölle und Gebühren

ARTIKEL 10: Benutzungsgebühren

ARTIKEL 11: Flugpreise und Luftfrachtraten

ARTIKEL 12: Statistik

Titel II: REGULIERUNGSZUSAMMENARBEIT

ARTIKEL 13: Flugsicherheit

ARTIKEL 14: Luftsicherheit

ARTIKEL 15: Flugverkehrsmanagement (ATM)

ARTIKEL 16: Umweltschutz

ARTIKEL 17: Haftung von Luftfahrtunternehmen

ARTIKEL 18: Verbraucherschutz

ARTIKEL 19: Soziale Aspekte

TITEL III: INSTITUTIONELLE BESTIMMUNGEN

ARTIKEL 20: Auslegung und Umsetzung

ARTIKEL 21: Gemeinsamer Ausschuss

ARTIKEL 22: Streitbeilegung und Schiedsverfahren

ARTIKEL 23: Schutzmaßnahmen

ARTIKEL 24: Beziehung zu anderen Übereinkünften

ARTIKEL 25: Regionaler Dialog

ARTIKEL 26: Änderungen

ARTIKEL 27: Beendigung

ARTIKEL 28: Registrierung des Abkommens

ARTIKEL 29: Beitritt weiterer Staaten zur Europäischen Union

ARTIKEL 30: Inkrafttreten

ANHANG I: : Übergangsbestimmungen

ANHANG Ia: Übergangsbestimmungen für den internationalen Flughafen von Tunis-Karthago

ANHANG II: : Liste der für die Zivilluftfahrt geltenden Regeln

ENTWURF

EUROPA-MITTELMEER-LUFTVERKEHRSABKOMMEN

zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Tunesischen Republik andererseits

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,
DIE REPUBLIK MALTA,
DAS KÖNIGREICH DER NIEDERLANDE,
DIE REPUBLIK ÖSTERREICH,
DIE REPUBLIK POLEN,
DIE PORTUGIESISCHE REPUBLIK,
RUMÄNIEN,

DIE REPUBLIK SLOWENIEN,

DIE SLOWAKISCHE REPUBLIK,

DIE REPUBLIK FINNLAND,

DAS KÖNIGREICH SCHWEDEN,

Parteien des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union – im Folgenden zusammen die „EU-Verträge“ – und Mitgliedstaaten der Europäischen Union – im Folgenden zusammen „die EU-Mitgliedstaaten“ und einzeln „der EU-Mitgliedstaat“,

und die Europäische Union,

einerseits und

die Tunesische Republik, im Folgenden „Tunesien“,

andererseits,

Tunesien und die EU-Mitgliedstaaten als Vertragsparteien des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (im Folgenden das „Abkommen“), das am 7. Dezember 1944 zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, sowie die Europäische Union,

IN ANERKENNUNG DER TATSACHE, dass dieses Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommen in den Rahmen der Europa-Mittelmeer-Partnerschaft fällt, die laut der Erklärung von Barcelona vom 28. November 1995 aufgebaut werden soll,

UNTER VERWEIS auf ihren gemeinsamen Willen, einen Luftverkehrsraum Europa-Mittelmeer zu fördern, der auf den Grundsätzen der Konvergenz und der Regulierungszusammenarbeit sowie auf der Liberalisierung des Marktzugangs und gleichen Wettbewerbsbedingungen beruht,

VON DEM WUNSCH GELEITET, den Luftverkehr zu verbessern und ein internationales Luftverkehrssystem zu fördern, das sich auf das Nichtdiskriminierungsgebot sowie offene und faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Luftfahrtunternehmen stützt,

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

IN ANERKENNUNG der Bedeutung eines effizienten Luftverkehrs für Handel, Fremdenverkehr, Investitionen sowie die wirtschaftliche und soziale Entwicklung,

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

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

ENTSCHLOSSEN, den größtmöglichen Nutzen aus einer Regulierungszusammenarbeit und einer Harmonisierung ihrer Rechts- und Verwaltungsvorschriften im Bereich der Zivilluftfahrt zu ziehen,

IN ANERKENNUNG der erheblichen Vorteile, die sich aus einem wettbewerbsfähigen Luftverkehr und einer tragfähigen Luftfahrtbranche ergeben können,

VON DEM WUNSCH GELEITET, für die Luftfahrtunternehmen gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten,

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

IN DER ABSICHT, auf zwischen den Vertragsparteien bestehende Luftverkehrsabkommen aufzubauen, um den Zugang zu den Märkten zu öffnen und größtmöglichen Nutzen für die Fluggäste, Versender, Luftfahrtunternehmen sowie die Flughäfen und ihr Personal und die Bevölkerungen der beiden Vertragsparteien zu erzielen,

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

UNTER BEKRÄFTIGUNG der dringenden Notwendigkeit, Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels zu ergreifen und weiter bei der Verringerung der Treibhausgasemissionen im Luftfahrtsektor in einer Art und Weise zusammenzuarbeiten, die mit den multilateralen Abkommen in dieser Frage vereinbar ist, insbesondere bei der Umsetzung marktbasierter globaler Maßnahmen mit den Instrumenten der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO), wie sie auf der 39. ICAO-Versammlung vereinbart wurden, und des auf der Grundlage des Klimarahmenübereinkommen der Vereinten Nationen erzielten Abkommens von Paris vom 12. Dezember 2015,

UNTER BEKRÄFTIGUNG, wie wichtig es ist, die Verbraucher zu schützen und beim Luftverkehr ein angemessenes Schutzniveau für die Verbraucher zu erzielen sowie unter Bekräftigung der Notwendigkeit einer gegenseitigen Zusammenarbeit in diesem Bereich,

IN ANERKENNUNG DER TATSACHE, dass die zunehmenden gewerblichen Möglichkeiten nicht dazu gedacht sind, arbeitsrechtliche Normen und Standards der Vertragsparteien abzuschwächen und unter Hervorhebung, wie wichtig die soziale Dimension des internationalen Luftverkehrs ist und wie wichtig es ist, die Auswirkungen der Öffnung des Marktzugangs für die Arbeitnehmer, die Beschäftigung und die Arbeitsbedingungen zu prüfen,

IN KENNTNIS der Tatsache, wie wichtig es ist, im Hinblick auf die Entwicklung des Luftverkehrssektors im Einklang mit den in der jeweiligen Vertragspartei geltenden Vorschriften den Zugang zu Kapital für den Luftverkehrssektor zu verbessern,

IN DER ERWÄGUNG, dass der Gegenstand dieses Abkommens schrittweise angewandt werden muss und dass ein geeigneter Mechanismus eine immer stärkere Harmonisierung mit den Rechtsvorschriften der Europäischen Union gewährleisten kann,

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

ARTIKEL 1

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Abkommens bezeichnet — soweit nichts anderes bestimmt ist — der Ausdruck

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, einschließlich Linien- und Gelegenheitsflugdienste;
3. „Feststellung der Staatszugehörigkeit“ die Feststellung, dass ein Luftfahrtunternehmen, das seine Dienste für die Durchführung des Luftverkehrs im Rahmen dieses Abkommens anbietet, den Anforderungen des Artikels 3 hinsichtlich der Kriterien Eigentum, tatsächliche Kontrolle und Hauptgeschäftssitz genügt;
4. „Feststellung der Eignung“ die Feststellung, dass ein Luftfahrtunternehmen, das seine Dienste für die Durchführung des Luftverkehrs im Rahmen dieses Abkommens anbietet, über eine ausreichende finanzielle Leistungsfähigkeit und angemessene Managementkenntnisse verfügt und bereit ist, die Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Vertragsparteien und die Anforderungen, die für den Betrieb solcher Dienste gelten, einzuhalten;
5. „zuständige Behörden“ die staatlichen Behörden oder 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 Änderungen, die gemäß Artikel 94 Absatz a des ICAO-Abkommens in Kraft getreten sind und sowohl von Tunesien als auch dem Mitgliedstaat oder den Mitgliedstaaten der Europäischen Union ratifiziert wurden, und die für das betreffende Problem relevant sind; sowie

- b) aller Anhänge oder diesbezüglichen Änderungen, die gemäß Artikel 90 des ICAO-Abkommens angenommen wurden, soweit diese Anhänge oder Änderungen zu einem gegebenen Zeitpunkt sowohl für Tunesien als auch den betreffenden Mitgliedstaat oder die betreffenden Mitgliedstaaten der Europäischen Union gelten;
7. „Vollkosten“ Kosten der Dienstleistung zuzüglich eines angemessenen Betrags für Verwaltungsgemeinkosten;
8. „internationaler Luftverkehr“ Luftverkehr, der den Luftraum über dem Hoheitsgebiet von mindestens zwei Staaten durchquert;
9. „Vertragsparteien“ auf der einen Seite Tunesien und auf der anderen Seite die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten;
10. „Hauptgeschäftssitz“ die Hauptverwaltung oder der eingetragene Sitz eines Luftfahrtunternehmens im Gebiet der Vertragspartei, in dem die wichtigsten Finanzfunktionen und die betriebliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen, einschließlich der Leitungsaufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, ausgeübt werden, wie in der Betriebsgenehmigung angegeben;
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 Luftverkehr (einschließlich sonstiger damit im Zusammenhang stehender Verkehrsträger) an Luftfahrtunternehmen oder deren Bevollmächtigte oder an andere Flugscheinverkäufer zu zahlenden Preise, sowie die 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 Luftverkehr (einschließlich sonstiger damit im Zusammenhang stehender Verkehrsträger) 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 Tunesien die Landgebiete (das Festland und die Inseln), Binnen- und Hoheitsgewässer unter seiner Souveränität sowie der darüber befindliche Luftraum 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 darüber befindliche Luftraum;
15. „Nutzungsgebühr“ die den Luftfahrtunternehmen für die Nutzung von Einrichtungen oder Dienstleistungen an Flughäfen, im Flughafenumfeld, im Bereich der Flugsicherung oder der Luftsicherheit, einschließlich damit zusammenhängender Dienste und Einrichtungen, auferlegt wird.

16. „Selbstabfertigung“ der Umstand, dass sich ein Nutzer unmittelbar selbst Bodenabfertigungsdienste einer oder mehrerer Kategorien erbringt, ohne hierfür einen wie auch immer gearteten Vertrag mit einem Dritten über die Erbringung solcher Dienste zu schließen; Für die Zwecke dieser Begriffsbestimmung gelten Flughafennutzer in ihrem Verhältnis zueinander nicht als Dritte, falls:

a) einer an dem anderen eine Mehrheitsbeteiligung hält oder

b) ein und dieselbe Körperschaft an jedem von ihnen eine Mehrheitsbeteiligung hält;

17. „Assoziierungsabkommen“ das am 17. Juli 1995 in Brüssel unterzeichnete Europa-Mittelmeer-Abkommen zur Gründung einer Assoziation zwischen den Europäischen Gemeinschaften und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Tunesischen Republik andererseits;

18. „Vereinbarter Dienst“ bzw. „festgelegte Strecke“ internationalen Luftverkehr bzw. festgelegte Strecke im Sinne des Artikels 2 (Verkehrsrechte) dieses Abkommens;

19. „Linienflugverkehr“ eine Folge von Flügen mit folgenden Merkmalen:

a) für jeden Flug werden der Öffentlichkeit Sitzplätze und/oder Kapazität zur Beförderung von Fracht und/oder Post zum Einzelkauf — entweder direkt bei dem Luftfahrtunternehmen oder bei dessen bevollmächtigten Agenturen — angeboten;

b) er dient der Beförderung zwischen zwei oder mehr Flughäfen entweder

– nach einem veröffentlichten Flugplan oder

– in Form von so regelmäßigen oder häufigen Flügen, dass es sich erkennbar um eine systematische Folge von Flügen handelt;

20. „Gelegenheitsflugverkehr“ gewerblichen Luftverkehr, bei dem es sich nicht um Linienflugverkehr handelt;

21. „Luftfahrtunternehmen“ Unternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung oder einer gleichwertigen Genehmigung;

22. „Tatsächliche Kontrolle“ eine Beziehung, die durch Rechte, Verträge oder andere Mittel, die einzeln oder zusammen und unter Berücksichtigung der tatsächlichen und rechtlichen Umstände die Möglichkeit bieten, unmittelbar oder mittelbar einen bestimmenden Einfluss auf ein Unternehmen auszuüben, begründet ist, insbesondere durch

a) das Recht, die Gesamtheit oder Teile des Vermögens des Unternehmens zu nutzen;

b) Rechte oder Verträge, die einen bestimmenden Einfluss auf die Zusammensetzung, das Abstimmungsverhalten oder die Beschlüsse der Organe des Unternehmens oder in anderer Weise einen bestimmenden Einfluss auf die Führung der Unternehmensgeschäfte gewähren;

23. „Tatsächliche Regulierungsaufsicht“ die tatsächliche Regulierungsaufsicht über ein Luftfahrtunternehmen durch einen Staat, die wie folgt zu belegen ist:

- a) das Luftfahrtunternehmen ist in Besitz einer gültigen Betriebsgenehmigung wie beispielsweise eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC), die bzw. das von der zuständigen Behörde dieses Staates erteilt bzw. ausgestellt wurde;
- b) das Luftfahrtunternehmen erfüllt die von diesem Staat für die Durchführung internationaler Luftverkehrsdienste festgelegten Kriterien, wie den Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit, die Fähigkeit, Erfordernisse des öffentlichen Interesses zu erfüllen, und die Verpflichtungen in Bezug auf die Dienstegarantie;

24. „Betriebsgenehmigung“

- i) im Fall der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten die Betriebsgenehmigung und sonstige einschlägige Dokumente oder Bescheinigungen, die auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 und allen nachfolgenden Rechtsakten ausgestellt wurden, und
 - ii) im Fall Tunesiens die Betriebsgenehmigungen, Bescheinigungen, Zulassungen oder Freistellungen, die auf der Grundlage des geltenden tunesischen Rechts ausgestellt wurden;
25. „SESAR“ (Single European Sky ATM Research) die technische Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums, die eine koordinierte, synchronisierte Forschung, Entwicklung und Indienststellung der neuen Generationen von Systemen für das Flugverkehrsmanagement vorsieht;
26. „Recht der 5. Freiheit“ das Recht oder Vorrecht, das ein Staat („gewährender Staat“) den Luftfahrtunternehmen eines anderen Staates („Empfängerstaat“) gewährt, internationale Luftverkehrsdienste zwischen dem Gebiet des gewährenden Staates und dem Gebiet eines Drittstaates durchzuführen, vorbehaltlich der Bedingung, dass solche Luftverkehrsdienste im Gebiet des Empfängerstaates beginnen oder enden.

TITEL I

WIRTSCHAFTLICHE BESTIMMUNGEN

ARTIKEL 2

Verkehrsrechte und Streckenführung

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

Streckenführung

2. Jede Vertragspartei erlaubt den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei den Betrieb auf den nachfolgend festgelegten Strecken:

i) für Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union:

Punkte in der Europäischen Union – Zwischenlandepunkte – Punkte in Tunesien – dahinter gelegene Punkte;

ii) für Luftfahrtunternehmen Tunesiens:

Punkte in Tunesien – Zwischenlandepunkte – Punkte in der Europäischen Union – dahinter gelegene Punkte.

Verkehrsrechte

3. Die Vertragsparteien gewähren einander für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs durch die Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Vertragspartei die folgenden Rechte:

a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen;

b) das Recht, auf ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;

c) das Recht, internationalen Luftverkehr auf den folgenden Strecken durchzuführen:

i) für Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union:

zwischen jedem Punkt in der Europäischen Union und jedem Punkt in Tunesien;

ii) für Luftfahrtunternehmen Tunesiens:

zwischen jedem Punkt in Tunesien und jedem Punkt in der Europäischen Union;

d) die in diesem Abkommen anderweitig festgelegten Rechte.

Betriebliche Flexibilität

4. Die Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien können nach eigenem Ermessen auf bestimmten oder allen Flügen auf den in Absatz 2 festgelegten Strecken

a) Flüge in einer oder in beiden Richtungen durchführen;

b) verschiedene Flugnummern innerhalb eines Fluges kombinieren;

c) Zwischenlandepunkte und dahinter gelegene Punkte sowie Punkte in den Hoheitsgebieten der Vertragsparteien in beliebiger Kombination und Reihenfolge gemäß Absatz 2 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 (Wechsel des Fluggeräts);
- f) Zwischenlandungen an beliebigen Punkten innerhalb oder außerhalb des Hoheitsgebiets der Vertragsparteien durchführen;
- g) Transitverkehr über das Gebiet der jeweils anderen Vertragspartei durchführen;
- h) **Verkehr** ungeachtet seines Ursprungs in ein und demselben Luftfahrzeug kombinieren sowie
- i) mit demselben Luftverkehrsdienst mehr als einen Punkt bedienen (Co-Terminalisation);

Die in diesem Absatz vorgesehene betriebliche Flexibilität kann ohne Richtungsbeschränkungen oder geografische Beschränkungen ausgeübt werden, auch gehen keine Verkehrsrechte verloren, die ansonsten im Rahmen dieses Abkommens zulässig sind, sofern

- i) die tunesischen Luftfahrtunternehmen mit ihrem Luftverkehrsdienst einen Punkt in Tunesien bedienen;
- ii) die Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union mit ihrem Luftverkehrsdienst einen Punkt in der Europäischen Union bedienen.

5. Jede Vertragspartei gestattet, dass jedes Luftfahrtunternehmen Frequenz und Kapazität der von ihm angebotenen internationalen Luftverkehrsdienste aufgrund marktbezogener kommerzieller Überlegungen festlegt. In Übereinstimmung mit diesem Recht begrenzt keine Vertragspartei einseitig den Umfang des Verkehrs, die Frequenz oder Regelmäßigkeit des Dienstes oder das bzw. die Muster der von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge, abgesehen von Fällen, in denen dies aus zollrechtlichen, technischen, betrieblichen, ökologischen oder gesundheitlichen Gründen, aus Gründen der Flugsicherheit oder in Anwendung von anderweitigen Bestimmungen dieses Abkommens erforderlich ist.

6. Aus diesem Abkommen kann nicht

- a) das Recht tunesischer Luftfahrtunternehmen abgeleitet werden, in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union Fluggäste, Gepäck, Fracht und/oder Post an Bord zu nehmen, deren Ziel ein anderer Punkt in demselben Mitgliedstaat der Europäischen Union ist;
- b) das Recht für Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union abgeleitet werden, in Tunesien Fluggäste, Gepäck, Fracht und/oder Post an Bord zu nehmen, deren Ziel ein anderer Punkt in Tunesien ist.

7. Unbeschadet des Artikels 24 (Beziehung zu anderen Abkommen) darf aus keiner der Bestimmungen dieses Abkommens abgeleitet werden, dass die Luftfahrtunternehmen der beiden Vertragsparteien das Verkehrsrecht der 5. Freiheit auf der nach Absatz 2 festgelegten Strecke an den Zwischenlandepunkten und dahinter gelegenen Punkten ausüben könnten.

8. Die Bezugnahme auf Punkte in diesem Artikel ist als Bezugnahme auf international anerkannte Flughäfen zu verstehen.

9. In der Ausübung ihrer sich aus diesem Abkommen ergebenden Rechte und Pflichten sorgen die Vertragsparteien dafür, dass kein Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei aus Gründen der Staatszugehörigkeit diskriminiert wird.

10. Ungeachtet anderer Bestimmungen dieses Abkommens kann eine Vertragspartei den internationalen Luftverkehrsbetrieb in das, aus dem und durch das Hoheitsgebiet eines Drittlands untersagen, mit dem diese Vertragspartei keine diplomatischen Beziehungen unterhält.

ARTIKEL 3

Betriebsgenehmigung

1. Bei Eingang eines von einem Luftfahrtunternehmen einer der Vertragsparteien eingereichten Antrags auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung gewährt die andere Vertragspartei die Betriebsgenehmigung und die entsprechenden technischen Zulassungen innerhalb kürzestmöglicher Verfahrensfristen, sofern

a) im Fall eines Luftfahrtunternehmens Tunesiens

i) das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz in Tunesien hat und über eine gültige Betriebsgenehmigung in Übereinstimmung mit den geltenden Rechtsvorschriften Tunesiens verfügt, und

ii) die tatsächliche Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen in Tunesien ausgeübt und aufrechterhalten wird, das für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnis zuständig ist, und

iii) das Luftfahrtunternehmen sich, sei es unmittelbar oder durch Mehrheitsbeteiligung, im Besitz Tunesiens und/oder dessen Staatsangehörigen befindet oder von diesen tatsächlich kontrolliert wird;

b) im Fall eines Luftfahrtunternehmens der Europäischen Union

(i) das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats der Europäischen Union hat, in dem die EU-Verträge gelten, und über eine gültige Betriebsgenehmigung in Übereinstimmung mit den geltenden Rechtsvorschriften der Europäischen Union verfügt, und

(ii) die tatsächliche Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen in Tunesien ausgeübt und aufrechterhalten wird, das für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnis zuständig ist, und

iii) das Luftfahrtunternehmen sich unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum eines Mitgliedstaats oder von Mitgliedstaaten der Europäischen Union und/oder der Europäischen Freihandelszone und/oder deren Staatsangehörigen befindet und von diesen tatsächlich kontrolliert wird;

- c) die in Artikel 13 (Flugsicherheit) und Artikel 14 (Luftsicherheit) festgelegten Bestimmungen eingehalten werden und
 - d) das Luftfahrtunternehmen den Rechts- und Verwaltungsvorschriften für den internationalen Luftverkehrsbetrieb genügt, die von der Vertragspartei, die den Antrag prüft, üblicherweise angewandt werden.
2. Die Behandlung der Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei durch die andere Vertragspartei bei der Ausstellung von Betriebsgenehmigungen und technischen Zulassungen erfolgt nach dem Gebot der Nichtdiskriminierung.
3. Nach Eingang eines Genehmigungsantrags eines Luftfahrtunternehmens einer Vertragspartei anerkennen die zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei jegliche Erklärung über die Eignung und/oder Staatszugehörigkeit, die von der zuständigen Behörde der ersten Vertragspartei in Bezug auf dieses Luftfahrtunternehmen abgegeben wurden, als handele es sich um Erklärungen ihrer eigenen zuständigen Behörden, und nehmen keine zusätzliche Überprüfung vor, außer wie in den nachstehenden Buchstaben a und b vorgesehen.
- a) Falls die zuständigen Behörden einer Vertragspartei nach Eingang eines Genehmigungsantrags eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei oder nach Erteilung einer entsprechenden Genehmigung auf einem begründeten Zweifel beruhenden Anlass für Bedenken haben, dass trotz der Erklärung durch die zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei die in Artikel 3 (Betriebsgenehmigung) für die Erteilung von Genehmigungen oder Zulassungen festgelegten Bedingungen nicht erfüllt sind, haben sie diese Behörden unverzüglich zu informieren und fundierte Begründungen für ihre Bedenken anzugeben. In diesem Fall kann jede Vertragspartei um Konsultationen, die Vertreter der betreffenden zuständigen Behörden beider Vertragsparteien einschließen können, und/oder um zusätzliche einschlägige Informationen ersuchen, und solchen Ersuchen ist so bald wie möglich stattzugeben. Wird die Angelegenheit keiner Lösung zugeführt, kann jede Vertragspartei den Gemeinsamen Ausschuss damit befassen, der nach Artikel 21 eingesetzt wurde, und nach Artikel 21 Absatz 10 angemessene Sicherheitsmaßnahmen nach Artikel 23 (Schutzmaßnahmen) treffen.
 - b) Diese Verfahren decken nicht die Anerkennung von Erklärungen bezüglich folgender Bereiche ab:
 - i) Flugsicherheitsbescheinigungen oder -genehmigungen,
 - ii) Luftsicherheitsvorkehrungen oder
 - iii) Versicherungsschutz.

ARTIKEL 4

Verweigerung, Widerruf, Aussetzung oder Einschränkung von Genehmigungen

1. Die zuständigen Behörden beider Vertragsparteien können Betriebsgenehmigungen verweigern, widerrufen, aussetzen oder einschränken oder den Betrieb von

Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Vertragspartei anderweitig aussetzen oder beschränken, sofern

a) im Fall eines Luftfahrtunternehmens Tunesiens

- das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz nicht in Tunesien hat oder über keine gültige Betriebsgenehmigung in Übereinstimmung mit den geltenden Rechtsvorschriften Tunesiens verfügt; oder
- Tunesien keine tatsächliche Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen ausübt oder aufrechterhält oder die zuständige Behörde nicht eindeutig angegeben ist; oder
- das Luftfahrtunternehmen sich weder unmittelbar noch durch Mehrheitsbeteiligung im Besitz und unter der tatsächlichen Kontrolle Tunesiens und/oder dessen Staatsangehöriger befindet;

b) im Fall eines Luftfahrtunternehmens der Europäischen Union

- das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz nicht im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats der Europäischen Union hat, in dem die EU-Verträge gelten, und nicht über eine gültige Betriebsgenehmigung in Übereinstimmung mit den geltenden Rechtsvorschriften der Europäischen Union verfügt; oder
- die tatsächliche Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen nicht von dem für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständigen Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgeübt oder aufrechterhalten wird oder die zuständige Behörde nicht eindeutig angegeben ist; oder
- das Luftfahrtunternehmen sich weder unmittelbar noch über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum eines Mitgliedstaats oder von Mitgliedstaaten der Europäischen Union und/oder der Europäischen Freihandelszone und/oder deren Staatsangehörigen befindet und von diesen tatsächlich nicht kontrolliert wird;

c) das betreffende Luftfahrtunternehmen die in Artikel 6 (Einhaltung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften) genannten Rechts- und Verwaltungsvorschriften nicht eingehalten hat; oder

d) die Bestimmungen nach Artikel 13 (Flugsicherheit) und Artikel 14 (Luftsicherheit) nicht eingehalten und angewendet werden;

e) eine Vertragspartei nach Artikel 7 (Fairer Wettbewerb) erklärt hat, dass die Bedingungen für ein wettbewerbles Umfeld nicht erfüllt sind.

2. Sofern nicht sofortige Maßnahmen unerlässlich sind, um die weitere Nichteinhaltung von Absatz 1 Buchstaben c und d zu verhindern, werden die in diesem Artikel festgelegten Rechte nur nach Konsultation der zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei ausgeübt.

ARTIKEL 5

Investitionen in Luftverkehrsunternehmen

1. Ungeachtet des Artikels 3 (Betriebsgenehmigung) und des Artikels 4 (Verweigerung, Widerruf, Aussetzung oder Einschränkung von Genehmigungen) und nachdem der Gemeinsame Ausschuss nach Artikel 21 (Gemeinsamer Ausschuss) Absatz 8 bestätigt hat, dass die Vertragsparteien und/oder ihre Staatsangehörigen nach Maßgabe ihrer jeweiligen Gesetze an einem Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Vertragspartei eine Mehrheitsbeteiligung erwerben und/oder eine tatsächliche Kontrolle über dieses Luftfahrtunternehmen ausüben dürfen, können die Vertragsparteien entsprechend den Bestimmungen von Absatz 2 gestatten, dass Mitgliedstaaten der EU und/oder deren Staatsangehörige eine Mehrheitsbeteiligung an einem Luftfahrtunternehmen Tunesiens erwerben und/oder dieses tatsächlich kontrollieren oder dass Tunesien und/oder seine Staatsangehörigen eine Mehrheitsbeteiligung an einem Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union erwerben und/oder dieses tatsächlich kontrollieren.

2. In Bezug auf Absatz 1 sind Investitionen der Vertragsparteien nach vorherigem Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses nach Artikel 21 (Gemeinsamer Ausschuss) Absatz 2 im Einzelfall zu genehmigen. In diesem Beschluss sind die Bedingungen festzulegen, die für die Erbringung der vereinbarten Dienste im Rahmen dieses Abkommens und für Dienste zwischen Drittländern und den Vertragsparteien gelten. Die Bestimmungen von Artikel 21 (Gemeinsamer Ausschuss) Absatz 10 gelten für diese Art von Beschlüssen nicht.

ARTIKEL 6

Einhaltung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften

1. Beim Einflug in das und beim Ausflug aus dem Hoheitsgebiet einer Vertragspartei sowie für den Betrieb und den Verkehr der Luftfahrzeuge sind die für dieses Gebiet geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften durch die Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei bei Ankunft, Abflug und während des Aufenthalts in diesem Hoheitsgebiet einzuhalten.
2. Bei Flügen in das, in dem und aus dem Hoheitsgebiet einer Vertragspartei sind die für dieses Hoheitsgebiet geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften für den Einflug in das oder den Ausflug aus dem Hoheitsgebiet von Fluggästen, Besatzungen oder Fracht von Luftfahrzeugen (einschließlich Vorschriften betreffend Einreise, Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne oder bei Postsendungen die hierfür geltenden Vorschriften) von diesen Fluggästen und Besatzungen — oder den in ihrem Namen handelnden Personen — sowie in Bezug auf die Fracht vom Versender der anderen Vertragspartei einzuhalten.
3. Jede Vertragspartei gestattet den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei, auf ihrem Hoheitsgebiet Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, dass nur die Personen, die in Besitz der erforderlichen Dokumente für die Einreise in ihr Hoheitsgebiet oder für

die Durchreise durch das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei sind, befördert werden.

ARTIKEL 7

Fairer Wettbewerb

1. Die Vertragsparteien erkennen an, dass es ihr gemeinsames Ziel ist, für faire und gleiche Chancen zu sorgen, damit die Luftfahrtunternehmen der beiden Vertragsparteien ihre vereinbarten Luftverkehrsdienste auf den festgelegten Strecken in einem von fairem Wettbewerb geprägten Umfeld erbringen können. Daher ergreifen die Vertragsparteien alle geeigneten Maßnahmen, um die uneingeschränkte Einhaltung dieses Ziels zu gewährleisten.

2. Die Vertragsparteien bekräftigen, dass ein freier, fairer und unverfälschter Wettbewerb zur Förderung der Ziele dieses Abkommens unerlässlich ist und stellen fest, dass ein umfassendes Wettbewerbsrecht und eine unabhängige Wettbewerbsbehörde sowie eine solide und wirksame Anwendung ihres nationalen Wettbewerbsrechts für die Erbringung effizienter Luftverkehrsdienste wichtig sind. Das Wettbewerbsrecht jeder Vertragspartei, das die in diesem Artikel in seiner jeweils geänderten Fassung festgelegten Fragen behandelt, findet auf die Tätigkeiten der Luftfahrtunternehmen auf dem Hoheitsgebiet der Vertragsparteien Anwendung. Die Vertragsparteien teilen das Ziel der Kompatibilität und Konvergenz des Wettbewerbsrechts und seiner wirksamen Anwendung. Bei der Anwendung des Wettbewerbsrechts kooperieren sie je nach Bedarf und sofern gerechtfertigt, insbesondere indem sie es ihren Luftfahrtunternehmen oder Staatsangehörigen gestatten, entsprechend ihrem jeweiligen Recht und ihrer jeweiligen Rechtsprechung Informationen zu einer von den Wettbewerbsbehörden der anderen Vertragspartei geplanten Maßnahme des Wettbewerbsrechts weiterzugeben.

3. Keine Bestimmung dieses Abkommens kann die Autorität und die Befugnisse der zuständigen Wettbewerbsbehörden und Gerichte einer Vertragspartei (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 Vertragspartei 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 Vertragsparteien und richtet sich ausschließlich an die andere Vertragspartei und/oder die Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei, die Luftverkehrsdienste aus den bzw. in die Vertragsparteien erbringen. Eine solche Maßnahme kann nicht Gegenstand eines Streitbeilegungsverfahrens im Sinne des Artikels 22 (Streitbeilegung und Schiedsverfahren) sein.

Unlauterer Wettbewerb

5. Jede Vertragspartei vermeidet jede Form von Diskriminierung oder unlautere Praktiken, die die Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei in ihren Möglichkeiten einschränken, die Luftverkehrsdienste in einem von fairem und gleichem Wettbewerb geprägten Umfeld zu erbringen.

Subventionen und Beihilfen

6. Keine Vertragspartei gewährt oder genehmigt ihren Luftfahrtunternehmen Subventionen oder Beihilfen, sofern diese geeignet sind, den fairen und gleichen Wettbewerb bei der Erbringung von Luftverkehrsdiensten für die Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei zu verfälschen. Unter diese Subventionen oder Beihilfen fallen insbesondere die Quersubventionierung, der Ausgleich für Betriebsverluste, Kapitalspritzen, nicht rückzahlbare Finanzhilfen, Bürgschaften, Darlehen und Sicherheiten zu Vorzugsbedingungen, der Insolvenzschutz, Forderungsverzicht, Verzicht auf eine normale Verzinsung der eingesetzten öffentlichen Mittel, Steuererleichterungen oder Steuerbefreiungen, Ausgleich für von öffentlichen Stellen auferlegte finanzielle Belastungen, ein diskriminierender und nicht auf gewerblichen Kriterien beruhender Zugang zu Anlagen und Diensten der Flugsicherung oder des Flughafens, zu Treibstoff, zur Bodenabfertigung, zur Sicherheit, zu den Zeitnischen oder zu anderen Anlagen und Diensten im Zusammenhang mit der Durchführung von Luftverkehrsdiensten.

7. Gewährt eine Vertragspartei einem Luftfahrtunternehmen Subventionen oder Beihilfen, muss sie dafür sorgen, dass mit geeigneten Mitteln Transparenz hergestellt wird, indem das Luftfahrtunternehmen beispielsweise diese Subvention oder Beihilfe in seinen Büchern deutlich und getrennt ausweist.

8. Jede Vertragspartei legt auf Ersuchen der anderen Vertragspartei dieser innerhalb einer angemessenen Frist die Finanzberichte der unter die Gerichtsbarkeit der ersten Vertragspartei fallenden Rechtspersonen vor sowie sonstige Informationen, die die andere Vertragspartei billigerweise verlangen kann, um die Einhaltung der Bestimmungen dieses Artikels überprüfen zu können. Hierunter können detaillierte Angaben zu den Subventionen und Beihilfen im Sinne des Absatzes 6 fallen. Die Bereitstellung dieser Informationen kann beinhalten, dass die Vertragspartei, die um den Zugang zu diesen Informationen ersucht, diese vertraulich behandeln muss.

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

a) kann eine Vertragspartei, wenn sie der Auffassung ist, dass ein Luftfahrtunternehmen nachweislich Opfer von Diskriminierungen und unlauteren Praktiken im Sinne der Absätze 5 und 6 geworden ist, ihre Beobachtungen der anderen Vertragspartei schriftlich mitteilen. Nachdem sie die andere Vertragspartei unterrichtet hat, kann sich eine Partei auch an die zuständigen, insbesondere die nationalen, regionalen oder lokalen Behörden im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei wenden, um die sich auf diesen Artikel beziehende Angelegenheit zu erörtern. Zudem kann eine Vertragspartei die andere Vertragspartei um Konsultationen zu dieser Angelegenheit ersuchen, um das Problem zu lösen. Diese Konsultationen müssen

innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Eingang des Ersuchens stattfinden. In der Zwischenzeit tauschen die Vertragsparteien genügend Informationen aus, um die von einer Vertragspartei geäußerten Bedenken in vollem Umfang prüfen zu können.

b) hat die Vertragspartei, die um die Konsultation ersucht hat, das Recht, die Ausübung der mit diesem Abkommen gewährten Rechte durch die Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei auszusetzen, indem sie die Betriebsgenehmigung verweigert, widerruft 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 Vertragsparteien die Angelegenheit nicht im Wege der Konsultation binnen einer Frist von dreißig (30) Tagen ab Beginn der Konsultation oder – sofern die Konsultation nicht innerhalb von dreißig (30) Tagen beginnt, ab dem Zeitpunkt des Eingangs des Ersuchens um eine Konsultation wegen eines mutmaßlichen Verstoßes gegen die Absätze 5 und 6 – klären können. Jede auf der Grundlage dieses Absatzes ergriffene Maßnahme muss mit Blick auf ihren Umfang und ihre Dauer angemessen, verhältnismäßig und auf das unbedingt Notwendige beschränkt sein.

Kartellrecht

10. Jeder Vertragspartei wendet das Kartellrecht wirksam im Sinne des Absatzes 2 an und untersagt den Luftfahrtunternehmen

a) mit anderen Luftfahrtunternehmen Vereinbarungen zu schließen, Entscheidungen zu treffen oder Verhaltensweisen abzustimmen, die die Luftverkehrsdienste in das oder aus dem Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei beeinträchtigen 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 i) dass den betreffenden Unternehmen Beschränkungen auferlegt werden, die für die Verwirklichung dieser Ziele nicht unerlässlich sind; ii) dass den Luftfahrtunternehmen die Möglichkeit gegeben wird, für einen erheblichen Teil der betreffenden Dienste, die Konkurrenz auszuschalten, und

b) eine beherrschende Stellung so auszunutzen, dass die Luftverkehrsdienste in das und aus dem Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei beeinträchtigt würden.

11. Jede Vertragspartei überträgt die Anwendung des in Absatz 10 genannten Kartellrechts auf die in ihrem Land für das Wettbewerbsrecht zuständige und unabhängige Behörde und/oder auf das zuständige Gericht.

12. Ungeachtet etwaiger von der zuständigen Wettbewerbsbehörde und/oder dem für die Ausübung der in Absatz 10 genannten Vorschriften zuständigen Gericht ergriffenen Maßnahmen kann eine Vertragspartei, die der Auffassung ist, dass ein Luftfahrtunternehmen nachweislich von einem mutmaßlichen Verstoß gegen Absatz 10 betroffen ist, ihre Feststellungen der anderen Vertragspartei schriftlich übermitteln. Nachdem sie die andere

Vertragspartei unterrichtet hat, kann sich eine Partei auch an die zuständigen, insbesondere die nationalen, regionalen oder lokalen Behörden im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei wenden, um die sich auf diesen Artikel beziehende Angelegenheit zu erörtern. Zudem kann eine Vertragspartei die andere Vertragspartei um Konsultationen zu dieser Angelegenheit ersuchen, um das Problem zu lösen. Diese Konsultationen müssen innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Eingang des Ersuchens stattfinden. In der Zwischenzeit tauschen die Vertragsparteien genügend Informationen aus, um die von einer Vertragspartei geäußerten Bedenken in vollem Umfang prüfen zu können.

13. Wenn die Vertragsparteien die Angelegenheit nicht im Wege der Konsultation binnen einer Frist von dreißig (30) Tagen ab Beginn der Konsultation oder – sofern die Konsultation nicht innerhalb von dreißig (30) Tagen beginnt, ab dem Zeitpunkt des Eingangs des Ersuchens um eine Konsultation wegen eines mutmaßlichen Verstoßes gegen Absatz 10 – klären können und sofern die Wettbewerbsbehörde oder das zuständige Gericht in dem fraglichen Fall einen Verstoß gegen das Kartellrecht festgestellt hat, hat die Vertragspartei, die um die Konsultation ersucht hat, das Recht, den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei die Ausübung der mit diesem Abkommen gewährten Rechte auszusetzen, indem sie die Betriebsgenehmigung verweigert, zurückzieht, widerruft oder aussetzt, oder indem sie die Ausübung dieser Recht an von ihr für notwendig erachtete Bedingungen knüpft, oder indem sie Abgaben erhebt oder andere Maßnahmen ergreift, Jede auf der Grundlage dieses Absatzes ergriffene Maßnahme muss mit Blick auf ihren Umfang und ihre Dauer angemessen, verhältnismäßig und auf das unbedingt Notwendige beschränkt sein.

ARTIKEL 8

Gewerbliche Tätigkeiten

Vorbehaltlich der in Anhang I dieses Abkommens genannten Übergangsbestimmungen sorgen die Vertragsparteien dafür, dass ihre geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften oder Verfahren die Umsetzung und Anwendung mindestens der Luftverkehrsvorschriften und normen gewährleisten, die in Anhang II Teil A aufgeführt sind.

Ausübung der Geschäftstätigkeit

1. Die Vertragsparteien teilen die Auffassung, dass Hindernisse für die Wirtschaftsteilnehmer bei der Ausübung ihrer Geschäftstätigkeit den Nutzeffekten, die durch dieses Abkommen erzielt werden sollen, im Wege stehen würden. Die Vertragsparteien müssen daher in effizienter und auf Gegenseitigkeit beruhender Weise dafür sorgen, dass Hindernisse für die Geschäftstätigkeit der Wirtschaftsteilnehmer der beiden Vertragsparteien beseitigt werden, wenn diese Hindernisse die gewerblichen Tätigkeiten zu behindern drohen, zu Wettbewerbsverfälschungen führen und die Entwicklung gleicher Wettbewerbsbedingungen behindern.

2. Der nach Artikel 21 (Gemeinsamer Ausschuss) vorgesehene Gemeinsame Ausschuss legt ein Verfahren für die Zusammenarbeit bei der Ausübung der Geschäftstätigkeit und im Hinblick auf die gewerblichen Möglichkeiten fest. Zudem überwacht er die Fortschritte bei der wirksamen Beseitigung von Hindernissen, mit denen die Wirtschaftsteilnehmer bei der Ausübung ihrer Geschäftstätigkeit konfrontiert sind, und zieht regelmäßig Bilanz, auch um mit den Änderungen der Rechts- und Verwaltungsvorschriften Schritt zu halten. Nach Artikel 21 (Gemeinsamer Ausschuss) kann eine Vertragspartei eine Ausschusssitzung zur Prüfung jeder Frage einberufen, die sich mit der Anwendung dieses Artikels befasst.

Vertretungen von Luftfahrtunternehmen

3. Die Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien haben das Recht, auf dem Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei Büros und Anlagen zu errichten, die für die Erbringung der im Rahmen dieses Abkommens vorgesehenen Dienste benötigt werden.

4. Die Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien haben das Recht, in Übereinstimmung mit den Einreise-, Aufenthalts- und Beschäftigungsbestimmungen in den Rechts- und Verwaltungsvorschriften der jeweils anderen Vertragspartei ihr eigenes für die Bereitstellung der Luftverkehrsdienste erforderliches Führungs-, Verkaufs-, Technik-, Betriebs- und sonstiges Fachpersonal in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei zu bringen und dort Aufenthalt nehmen zu lassen. Beide Parteien erleichtern und beschleunigen bei Bedarf die Genehmigung von Anträgen auf Arbeitserlaubnis für Mitarbeiter, die gemäß den Bestimmungen dieses Absatzes in den Niederlassungen beschäftigt werden sollen, einschließlich solcher Mitarbeiter, die bestimmte zeitweilige Aufgaben wahrnehmen, deren Dauer neunzig (90) Tage nicht übersteigt, in Übereinstimmung mit den einschlägigen geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften. Die Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien benötigen keinen lokalen Partner.

Bodenabfertigung

5. a) Unbeschadet des Buchstabens b hat jedes Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei das Recht,

i) seine eigene Bodenabfertigung durchzuführen („Selbstabfertigung“) oder

ii) für die gesamte oder einen Teil der Bodenabfertigung eine Auswahl unter den im Wettbewerb stehenden Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten zu treffen, soweit diese Anbieter aufgrund der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der betreffenden Vertragspartei Zugang zum Markt haben und auf dem Markt vertreten sind.

b) Die Rechte nach Buchstabe a Ziffern i und ii unterliegen lediglich platz- oder kapazitätsspezifischen Beschränkungen, die sich aus der Notwendigkeit ergeben, 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 Vertragspartei dafür, dass diese Dienste in ihrer Gesamtheit allen Luftfahrtunternehmen zu gleichen und angemessenen Bedingungen zur Verfügung gestellt werden; die Preise für diese Dienste werden nach geeigneten, objektiven, transparenten und diskriminierungsfreien Kriterien festgelegt.

6. 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 Vertragspartei für die auf demselben Flughafen tätigen Luftfahrtunternehmen Bodenabfertigungsdienste zu erbringen.

Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen

7. Jede Vertragspartei gewährleistet, dass ihre Verfahren, Leitlinien und Regeln für die Verwaltung von Zeitnischen für Flughäfen auf ihrem Hoheitsgebiet transparent, wirksam und ohne Diskriminierung angewandt werden und den Marktzugang nicht behindern.

Betriebspläne, Programme und Flugpläne

8. Eine Vertragspartei kann – ausschließlich zu Informationszwecken – verlangen, dass Betriebspläne, Programme und Flugpläne der im Rahmen dieses Abkommens durchgeführten Luftverkehrsdienste notifiziert werden. Verlangt eine Vertragspartei diese Notifizierung, sorgt sie dafür, dass der mit den Notifizierungsanforderungen und verfahren verbundene Verwaltungsaufwand für die Intermediäre und die Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei so gering wie möglich ist.

Verkäufe, Ausgaben vor Ort und Zahlungsverkehr

9. Jedes Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei hat das Recht, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei unmittelbar und/oder nach Ermessen des Unternehmens durch seine Agenten oder sonstige Intermediäre seiner Wahl oder über das Internet oder über anderweitige verfügbare Kanäle Luftverkehrsdienste und damit verbundene Leistungen auf eigene Rechnung oder auf Rechnung eines anderen Luftfahrtunternehmens zu verkaufen. Jedes Luftfahrtunternehmen hat das Recht, diese Dienste zu verkaufen, und jedermann steht es frei, diese Dienste in der Währung des betreffenden Gebiets oder in frei konvertierbarer Währung entsprechend den geltenden nationalen Währungsvorschriften zu kaufen.

10. Den Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei wird gestattet, auf dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei getätigte Ausgaben, vor allem, wenn auch nicht ausschließlich, für den Kauf von Treibstoff, in Landeswährung oder in frei konvertierbarer Währung entsprechend den geltenden nationalen Währungs- und Außenhandelsvorschriften zu begleichen.

11. Jedes Luftfahrtunternehmen hat das Recht, auf Antrag alle aus den Einnahmen abzüglich der örtlichen Ausgaben verbleibenden Überschüsse jederzeit in eine frei konvertierbare Währung ohne Beschränkung oder Besteuerung und zu dem zum Zeitpunkt des Überweisungsantrags geltenden Wechselkurs zu tauschen und in ein Land seiner Wahl zu überweisen.

Für den Umtausch und die Überweisung des Überschusses finden die in der jeweiligen Vertragspartei geltenden Umtauschvorschriften und Verwaltungsverfahren Anwendung. Für den Umtausch oder die Überweisung fallen keine anderen Gebühren an als die, die üblicherweise von den Banken für diesen Umtausch oder diese Überweisung erhoben werden.

Marketing-Kooperationsvereinbarungen

12. Jedes Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei kann für die Durchführung oder die Erbringung der im Rahmen dieses Abkommens vereinbarten Luftverkehrsdienste Marketing-Kooperationsvereinbarungen, beispielsweise in Form von Blocked-Space- oder Code-Sharing-Vereinbarungen, treffen mit

a) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien und

b) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen eines Drittlandes und

c) einem oder mehreren Land- oder Seeverkehrsunternehmen aus einem beliebigen Land,

sofern i) das durchführende Verkehrsunternehmen über die entsprechenden Verkehrsrechte verfügt und ii) die vermarktenden Verkehrsunternehmen die entsprechenden Rechte für die betreffenden Strecken innehaben und iii) diese Vereinbarungen die Auflagen hinsichtlich Sicherheit und Wettbewerb erfüllen, die üblicherweise auf solche Vereinbarungen Anwendung finden.

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

Intermodale Dienste

14. Bei Personenbeförderungsleistungen werden Land- oder Seeverkehrsunternehmen nicht einzig mit der Begründung dem Luftrecht unterworfen, dass ihre Beförderungsleistungen von einem Luftfahrtunternehmen unter seinem Namen angeboten werden.

15. Ungeachtet sonstiger Bestimmungen dieses Abkommens dürfen Luftfahrtunternehmen und indirekte Anbieter von Frachtdiensten der Vertragsparteien ohne Einschränkung in Kombination mit dem internationalen Luftverkehr jeden Verkehrsträger für die Frachtbeförderung im Land- und Seeverkehr nach oder von beliebigen Punkten im

Hoheitsgebiet der Vertragsparteien oder in Drittländern einsetzen, einschließlich der Beförderung nach und von allen international anerkannten Flughäfen mit Zolleinrichtungen und gegebenenfalls einschließlich des Rechts, Fracht unter Zollverschluss unter Beachtung der anwendbaren Rechtsvorschriften zu befördern. Diese Fracht hat ungeachtet der Tatsache, ob sie auf dem Land-, See - oder Luftweg befördert wird, Zugang zur Abfertigung durch die Zollbehörden und zu Zolleinrichtungen am Flughafen. Die Luftfahrtunternehmen können wählen, ob sie den Land- oder Seeverkehr selbst durchführen oder ob sie ihn von anderen Land- oder Seeverkehrsunternehmen durchführen lassen, einschließlich anderer Luftfahrtunternehmen oder indirekter Anbieter von Luftfrachtverkehr. Derartige verkehrsträgerübergreifenden Frachtdienste können zu einem einzigen Pauschalpreis, der für die Beförderung in der Luft, an Land und auf See gemeinsam gilt, angeboten werden, sofern die Versender über die Art und die Modalitäten einer solchen Beförderung nicht irregeführt werden.

Franchise- und Branding-Vereinbarungen

16. Die Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien haben das Recht, Franchise- und Marken- („Branding-“) Vereinbarungen mit Gesellschaften, auch mit Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien oder aus Drittländern, zu schließen, vorausgesetzt, dass die Luftfahrtunternehmen über die entsprechende Genehmigung verfügen und die Anforderungen erfüllen, die nach den von den Vertragsparteien üblicherweise auf solche Vereinbarungen angewandten Rechts- und Verwaltungsvorschriften gelten, insbesondere Vorschriften zur Angabe der Luftfahrtunternehmen, die den Dienst durchführen.

Vermietung

17. Die Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei können für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs Vereinbarungen über die Bereitstellung von Luftfahrzeugen mit oder ohne Besatzung abschließen und zwar mit

- a) allen Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien, und
- b) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen eines Drittlandes,

sofern alle an derartigen Vereinbarungen Beteiligten über die entsprechenden Genehmigungen verfügen und die Anforderungen erfüllen, die nach den von den Vertragsparteien üblicherweise auf solche Vereinbarungen angewandten Rechts- und Verwaltungsvorschriften gelten. Keine der beiden Vertragsparteien darf verlangen, dass das Luftfahrtunternehmen von dem das Luftfahrzeug bereitgestellt wird, Verkehrsrechte für die unter dieses Abkommen fallenden Strecken besitzt, auf denen das Luftfahrzeug eingesetzt werden soll. Die Vertragsparteien können verlangen, dass diese Vereinbarungen von ihren zuständigen Behörden genehmigt werden. Verlangt eine Vertragspartei unter Wahrung des Nichtdiskriminierungsgebots eine solche Genehmigung, sorgt sie dafür, dass den Luftfahrtunternehmen ein möglichst geringer Verfahrensaufwand entsteht.

ARTIKEL 9

Zölle und Gebühren

1. Bei Ankunft im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei bleiben Luftfahrzeuge, die von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei im internationalen Luftverkehr eingesetzt werden, ihre üblichen Ausrüstungsgegenstände, Treibstoffe, Schmieröle, technische Verbrauchsgüter, ihr Bodengerät, Ersatzteile (einschließlich Motoren), Bordvorräte (insbesondere Nahrungsmittel, Getränke, auch alkoholische Getränke, Tabakwaren und in begrenzten Mengen zum Verkauf an Fluggäste oder zum Verbrauch durch diese während des Fluges bestimmte sonstige Güter) und andere ausschließlich zur Verwendung im Zusammenhang mit dem Betrieb oder der Versorgung ihrer im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmte Gegenstände auf der Grundlage der Gegenseitigkeit frei von allen Einfuhrbeschränkungen, Vermögenssteuern und -abgaben, Zöllen, Verbrauchsteuern und ähnlichen Gebühren und Abgaben, die a) durch die nationalen oder lokalen Behörden oder die Europäische Union erhoben werden und b) nicht auf den Kosten für geleistete Dienste beruhen, sofern diese Ausrüstungsgegenstände und Vorräte an Bord des Luftfahrzeugs verbleiben.

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

a) Bordvorräte, die in das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei eingeführt oder dort geliefert werden und innerhalb angemessener Grenzen zur Verwendung in abgehenden, im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei an Bord genommen werden, selbst wenn diese Vorräte auf dem Teil des Fluges über dem besagten Hoheitsgebiet verbraucht werden;

b) Bodengerät und Ersatzteile (einschließlich Motoren), die in das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei zur Instandhaltung, Überholung oder Reparatur eines im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugs eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei eingeführt werden;

c) Treibstoff, Schmieröle und technische Verbrauchsgüter, die zur Verwendung in oder an einem im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeug eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei in das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei 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 Vertragspartei, die in das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei eingeführt oder dort geliefert werden und zur Verwendung in abgehenden, im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei an Bord genommen werden, selbst

wenn diese Erzeugnisse auf dem Teil des Fluges über dem besagten Hoheitsgebiet verwendet werden sollen, und

e) Ausrüstungen für die Flug- und Luftsicherheit zum Einsatz an Flughäfen oder in Frachtabfertigungsterminals.

3. Ungeachtet anderer entgegenstehender Bestimmungen hindert dieses Abkommen keine Vertragspartei 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 seinem Hoheitsgebiet eingesetzt wird, geliefert werden.

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

5. Die in diesem Artikel vorgesehenen Befreiungen werden auch gewährt, wenn die Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei mit einem anderen Luftfahrtunternehmen, dem von der anderen Vertragspartei 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 Vertragspartei geschlossen haben.

6. Dieses Abkommen hindert die Vertragsparteien nicht daran, Steuern, Zölle, Gebühren oder sonstige Abgaben auf Güter zu erheben, die zu anderen Zwecken als dem Verbrauch an Bord an Fluggäste auf dem Abschnitt eines Luftverkehrsdienstes zwischen zwei Punkten innerhalb ihres Hoheitsgebiets verkauft werden, an denen Ein- oder Aussteigen zulässig ist.

7. Gepäck und Fracht in direktem Transit durch das Hoheitsgebiet einer Vertragspartei 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, ausgenommen die Mehrwertsteuer auf Einfuhren.

10. Die in den jeweiligen Abkommen zwischen einem Mitgliedstaat und Tunesien enthaltenen Bestimmungen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung von Einkommen und Kapital werden von diesem Abkommen nicht berührt.

ARTIKEL 10

Nutzungsgebühren

1. Vorbehaltlich der in Anhang I dieses Abkommens genannten Übergangsbestimmungen sorgen die Vertragsparteien dafür, dass ihre geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften oder Verfahren die Umsetzung und Anwendung mindestens der Luftverkehrsvorschriften und normen gewährleisten, die in Anhang II Teil A aufgeführt sind.
2. Jede Vertragspartei gewährleistet, dass die Nutzungsgebühren, die ihre für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei für die Nutzung von Flugsicherungs- 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 Vertragspartei nicht ungünstiger sein als die günstigsten Bedingungen, die einem anderen Luftfahrtunternehmen gewährt werden.
3. Jede Vertragspartei gewährleistet, dass die Nutzungsgebühren, die ihre für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei für die Nutzung von Flughafeninfrastrukturen und -diensten sowie von Luftsicherheitseinrichtungen und -diensten und damit verbundenen Diensten erheben können – ausgenommen die Gebühren, die für die in Artikel 8 (gewerbliche Tätigkeiten) Absatz 5 genannten Dienste erhoben werden – gerecht, angemessen, nicht ungerechtfertigt diskriminierend, nicht diskriminierend wegen der Staatsangehörigkeit und gleichmäßig auf die Benutzerkategorien verteilt sind. Unbeschadet Artikel 15 Absatz 1 (Flugverkehrsmanagement) können diese Gebühren sich nach den Vollkosten richten, die den Behörden oder Stellen entstehen, die für die Gebührenerhebung für die Bereitstellung angemessener Flughafen- und Luftsicherheitseinrichtungen und -dienste auf dem betreffenden Flughafen oder innerhalb des betreffenden Flughafensystems zuständig sind, dürfen diese aber nicht überschreiten. Diese Nutzungsgebühren 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 Festlegung dieser Gebühren für die Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei nicht ungünstiger sein als die günstigsten Bedingungen, die einem anderen Luftfahrtunternehmen zum Zeitpunkt der Festlegung der Gebühren gewährt werden.
4. Jede Vertragspartei 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 Vertragspartei gewährleistet, dass die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen die Nutzer innerhalb einer angemessenen Frist über Vorschläge zur Änderung der Nutzungsgebühren unterrichten, um diesen Nutzern die Möglichkeit zu geben, hierzu Stellung zu nehmen.

ARTIKEL 11

Flugpreise und Luftfrachtraten

1. Die Vertragsparteien erlauben den Luftfahrtunternehmen die freie Preisbildung bei Flugpreisen und Luftfrachtraten auf der Grundlage eines freien und fairen Wettbewerbs.
2. Jede Vertragspartei kann verlangen, dass die Luftfahrtunternehmen der beiden Vertragsparteien in nicht diskriminierender Weise ihren zuständigen Behörden in vereinfachter Form und allein zu Informationszwecken die für die Luftverkehrsdienste aus ihrem Hoheitsgebiet angebotenen Preise melden. Diese Meldung kann von den Luftfahrtunternehmen frühestens zum Zeitpunkt des ersten Angebots für Flugpreise und Luftfrachtraten gefordert werden.
3. Zwischen den zuständigen Behörden können Fragen insbesondere zu den Anforderungen und Verfahren der Meldung der Flugpreise und Luftfrachtraten sowie dazu erörtert werden, ob Preise ungerechtfertigt, unangemessen, diskriminierend oder subventioniert sind.

ARTIKEL 12

Statistik

1. Die Vertragsparteien übermitteln einander auf nichtdiskriminierende Weise die verfügbaren Statistiken zu den im Rahmen dieses Abkommens durchgeführten Luftverkehrsdiensten, wie sie nach den jeweiligen Rechts- und Verwaltungsvorschriften beider Vertragsparteien vorgeschrieben sind und wie sie nach vernünftigem Ermessen verlangt werden können.
2. Die Vertragsparteien arbeiten vor allem im Rahmen des Gemeinsamen Ausschusses nach Artikel 21 (Gemeinsamer Ausschuss) zusammen, um den Austausch statistischer Informationen untereinander zum Zwecke der Beobachtung der Entwicklung der im Rahmen dieses Abkommens durchgeführten Luftverkehrsdienste zu erleichtern.

Titel II

REGULIERUNGSZUSAMMENARBEIT

ARTIKEL 13

Flugsicherheit

1. Vorbehaltlich der in Anhang I dieses Abkommens genannten Übergangsbestimmungen sorgen die Vertragsparteien dafür, dass ihre geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften oder Verfahren die Umsetzung und Anwendung mindestens der Luftverkehrsvorschriften und normen gewährleisten, die in Anhang II Teil B aufgeführt sind.
2. Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien erkennen für die Durchführung des in diesem Abkommen vorgesehenen Luftverkehrs Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine, die von der anderen Vertragspartei erteilt oder validiert wurden und noch Gültigkeit besitzen, als gültig an, vorausgesetzt, dass die Bedingungen für die Ausstellung und Validierung solcher Zeugnisse und Erlaubnisscheine mindestens den aufgrund des ICAO-Abkommens festgelegten Mindestanforderungen entsprechen. Die zuständigen Behörden können jedoch die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen, die von den zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei ihren eigenen Staatsangehörigen erteilt oder für diese validiert worden sind, für Flüge über ihrem eigenen Hoheitsgebiet verweigern.
3. Die Vertragsparteien können jederzeit Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei eingehaltenen Sicherheitsstandards verlangen.
4. Die Vertragsparteien stellen sicher, dass Luftfahrzeuge einer Vertragspartei bei Verdacht auf Verstoß gegen nach dem ICAO-Abkommen erlassene internationale Flugsicherheitsstandards bei der Landung auf Flughäfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei, die dem internationalen Luftverkehr offen stehen, Vorfeldinspektionen an Bord und außen am Luftfahrzeug durch die zuständigen Behörden dieser anderen Vertragspartei 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.
5. Die zuständigen Behörden einer Vertragspartei können unverzüglich alle angemessenen Maßnahmen ergreifen, wenn sie hinreichende Gründe zu der Annahme haben, dass
 - a) ein Luftfahrzeug, ein Erzeugnis oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs den aufgrund des ICAO-Abkommens festgelegten Mindestanforderungen bzw. den in Anhang II Teil B aufgeführten rechtlichen Anforderungen nicht genügt,

b) ernste Bedenken bestehen, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs den aufgrund des ICAO-Abkommens festgelegten Mindestanforderungen bzw. den in Anhang II Teil B aufgeführten rechtlichen Anforderungen nicht genügen könnte, oder

c) ernste Bedenken bestehen, dass die aufgrund des ICAO-Abkommens festgelegten Mindestanforderungen bzw. die in Anhang II Teil B aufgeführten rechtlichen Anforderungen nicht eingehalten oder ordnungsgemäß angewendet werden könnten.

6. Ergreifen die zuständigen Behörden einer Vertragspartei Maßnahmen nach Absatz 5, unterrichten sie unverzüglich die zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei davon und begründen ihre Maßnahmen.

7. Jede von einer Vertragspartei nach Absatz 5 ergriffene Maßnahme wird aufgehoben, sobald der Grund für diese Maßnahme nicht mehr besteht.

8. Werden Maßnahmen, die in Anwendung von Absatz 5 ergriffen worden waren, nicht aufgehoben, obwohl sie nicht mehr gerechtfertigt sind, kann jede Vertragspartei die Angelegenheit dem Gemeinsamen Ausschuss vorlegen.

ARTIKEL 14

Luftsicherheit

1. Vorbehaltlich der in Anhang I dieses Abkommens genannten Übergangsbestimmungen sorgen die Vertragsparteien dafür, dass ihre geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften oder Verfahren die Umsetzung und Anwendung mindestens der Luftverkehrsvorschriften und normen gewährleisten, die in Anhang II Teil C aufgeführt sind.

2. Unter umfassender Berücksichtigung und Wahrung der Souveränität der Vertragsparteien können diese akzeptieren, dass bei einem oder mehreren ihrer Flughäfen die jeweils andere Vertragspartei die dort ergriffenen Luftsicherheitsmaßnahmen in Augenschein nimmt. Die Vertragsparteien schaffen die notwendigen Verfahren für den Austausch von Informationen über die Ergebnisse solcher Inaugenscheinnahmen.

3. Die Vertragsparteien bekräftigen ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt im Hinblick auf widerrechtliche Eingriffe 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 Vertragsparteien diesen Übereinkünften beigetreten sind, sowie aufgrund aller sonstigen

Übereinkünfte und Protokolle im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt, denen beide Vertragsparteien beigetreten sind.

4. Die Vertragsparteien 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 Flugsicherungseinrichtungen sowie alle sonstigen Bedrohungen der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

5. Die Vertragsparteien handeln in ihren beiderseitigen Beziehungen entsprechend den Richtlinien zur Luftsicherheit und, soweit sie von ihnen angewandt werden, den Empfehlungen, die von der ICAO festgelegt und dem ICAO-Abkommen als Anhänge hinzugefügt wurden, soweit diese Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind. Beide Vertragsparteien schreiben vor, dass die Betreiber von in ihren Registern eingetragenen Luftfahrzeugen sowie die Betreiber 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 Vertragspartei stellt sicher, dass auf ihrem Hoheitsgebiet Maßnahmen zum Schutz der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen wirksam angewandt werden, was auch – ohne sich darauf zu beschränken – die Durchsuchung von Fluggästen und ihres Handgepäckes umfasst sowie die Durchsuchung von aufgegebenem Gepäck, Sicherheitsüberprüfungen und -kontrollen von anderen Personen als Fluggästen, darunter der Besatzung, sowie der von diesen mitgeführten Gegenstände, Sicherheitsüberprüfungen und -kontrollen von Fracht, Post, Bordvorräten und Flughafenlieferungen sowie die Kontrolle des Zugangs zur Luftseite und zu den Sicherheitsbereichen. Diese Maßnahmen sind entsprechend der zunehmenden Bedrohung für die Zivilluftfahrt anzupassen. Die Vertragsparteien vereinbaren, dass ihre Luftfahrtunternehmen verpflichtet werden können, die in Absatz 5 aufgeführten sowie sonstigen Luftsicherheitsvorschriften der jeweils anderen Vertragspartei für den Einflug in das, den Ausflug aus dem und den Aufenthalt in dem Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei einzuhalten.

7. Unter umfassender Berücksichtigung und Wahrung der Souveränität der Vertragsparteien kann eine Vertragspartei zur Abwendung einer konkreten Bedrohung der Luftsicherheit Sicherheitsmaßnahmen für den Einflug in sein Hoheitsgebiet sowie Sofortmaßnahmen ergreifen, die der anderen Vertragspartei unverzüglich mitgeteilt werden sollten. Jede Vertragspartei prüft wohlwollend jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei, besondere Luftsicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer konkreten Bedrohung zu ergreifen, wobei die erste Vertragspartei die bereits von der anderen Vertragspartei ergriffenen Sicherheitsmaßnahmen und den von dieser dargelegten Standpunkt berücksichtigt. Beide Vertragsparteien erkennen jedoch an, dass dieser Artikel in keiner Weise die Möglichkeit einer Vertragspartei einschränkt, einem Flug den Einflug in ihr Hoheitsgebiet zu verweigern, den sie als Bedrohung für ihre Luftsicherheit ansieht. Außer bei Notfällen, in denen dies nicht in angemessener Weise möglich ist, unterrichtet jede Vertragspartei die andere Vertragspartei im Voraus über besondere Luftsicherheitsmaßnahmen, deren

Einführung sie beabsichtigt und die wesentliche finanzielle oder betriebliche Auswirkungen auf die im Rahmen dieses Abkommens vorgesehenen Luftverkehrsdienste haben könnten. Jede Vertragspartei kann nach Artikel 21 (Gemeinsamer Ausschuss) eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses verlangen, um solche Luftsicherheitsmaßnahmen zu erörtern.

8. Kommt es tatsächlich zu einer oder besteht die drohende Gefahr einer widerrechtlichen Inbesitznahme von Zivilluftfahrzeugen oder von sonstigen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit dieser Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen sowie von Flughäfen oder Flugsicherungseinrichtungen und diensten, unterstützen die Vertragsparteien einander, indem sie die Kommunikation und sonstige geeignete Maßnahmen, die der schnellen und sicheren Beendigung eines solchen Ereignisses oder der Bedrohung dienen, erleichtern.

9. Jede Vertragspartei 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 Vertragspartei berechtigten Grund zu der Annahme, dass die andere Vertragspartei von den Luftsicherheitsvorschriften dieses Artikels abweicht, kann diese Vertragspartei sofortige Konsultationen mit der anderen Vertragspartei beantragen.

11. Wird innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach dem Datum eines solchen Antrags keine zufriedenstellende Einigung erzielt, stellt dies unbeschadet des Artikels 4 (Verweigerung, Widerruf, Aussetzung oder Einschränkung von Genehmigungen) einen Grund dafür dar, die Betriebsgenehmigung von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei zu verweigern, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen.

12. Wenn eine unmittelbare und außergewöhnliche Bedrohung dies rechtfertigt, kann eine Vertragspartei vor Ablauf der in Absatz 11 genannten Frist von fünfzehn (15) Tagen vorläufige Maßnahmen treffen.

13. Die nach Absatz 11 getroffenen Maßnahmen werden ausgesetzt, wenn die andere Vertragspartei den Bestimmungen dieses Artikels umfassend nachkommt.

ARTIKEL 15

Flugverkehrsmanagement (ATM)

1. Vorbehaltlich der in Anhang I dieses Abkommens genannten Übergangsbestimmungen sorgen die Vertragsparteien dafür, dass ihre geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften oder Verfahren die Umsetzung und Anwendung mindestens der Luftverkehrsvorschriften und normen gewährleisten, die in Anhang II Teil D aufgeführt sind,

sowie – in den nicht unter das EU-Recht fallenden Bereichen – der ICAO-Verfahren für die Flugsicherungsdienste unter den nachstehenden Bedingungen.

2. Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einem hohen Maß an Zusammenarbeit im Bereich des Flugverkehrsmanagements mit dem Ziel, den einheitlichen europäischen Luftraum auf Tunesien auszuweiten, sodass die gegenwärtigen Sicherheitsnormen und die Gesamteffizienz des allgemeinen Luftverkehrs in Europa gestärkt, Kapazitäten optimiert und Verzögerungen minimiert werden. Zu diesem Zweck erhält Tunesien im Ausschuss für den einheitlichen europäischen Luftraum Beobachterstatus. Für die Beobachtung und Erleichterung der Zusammenarbeit im Bereich des Flugverkehrsmanagements ist der Gemeinsame Ausschuss zuständig.

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

a) ergreift Tunesien die erforderlichen Maßnahmen, um seine Flugsicherungsdienste sowie seine institutionellen Strukturen und Aufsichtsstrukturen für das Flugverkehrsmanagement, insbesondere im Bereich der Flugsicherheit, an den europäischen Luftraum anzupassen;

b) errichtet Tunesien eine nationale Aufsichtsbehörde mit klarer Zuständigkeit, die zumindest funktionell von den Anbietern von Flugsicherungsdiensten unabhängig ist;

c) assoziiert die Europäische Union Tunesien bei den einschlägigen operationellen Initiativen in den Bereichen Flugsicherungsdienste, Luftraum und Interoperabilität, die sich aus dem europäischen Luftraum ergeben, insbesondere durch

- i). die Zusammenarbeit mit oder die Assoziierung Tunesien(s) in einem funktionalen Luftraumblock;
- ii). die Teilnahme an den Netzfunktionen des einheitlichen europäischen Luftraums, vor allem durch den Austausch von Daten zu den Verkehrsflüssen;
- iii). die Ausrichtung an den SESAR-Errichtungsplänen;
- iv). die Stärkung der Interoperabilität und

d) kooperieren die Vertragsparteien im Bereich des Leistungsplans der Europäischen Union mit dem Ziel, die allgemeine Effizienz der Flüge zu erhöhen, Kosten zu senken und die Sicherheit und Kapazität der bestehenden Systeme zu verbessern. Die Zusammenarbeit erstreckt sich vor allem auf die Instrumente zur Erfassung der Leistungsindikatoren und auf die Nutzung der Instrumente für die Verwaltung und Konzeption des Luftraums.

ARTIKEL 16

Umweltschutz

1. Vorbehaltlich der in Anhang I dieses Abkommens genannten Übergangsbestimmungen sorgen die Vertragsparteien dafür, dass ihre geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften

oder Verfahren die Umsetzung und Anwendung mindestens der Luftverkehrsvorschriften und normen gewährleisten, die in Anhang II Teil E aufgeführt sind.

2. Die Vertragsparteien bekräftigen die Notwendigkeit, die Umwelt durch die Förderung einer nachhaltigen Entwicklung der Luftfahrt zu schützen. Die Vertragsparteien beabsichtigen, bei der Feststellung der mit den Auswirkungen der Luftfahrt auf die Umwelt zusammenhängenden Herausforderungen zusammenzuarbeiten.

3. Die Vertragsparteien erkennen an, wie wichtig es ist, bei der Untersuchung und möglichst weitgehenden Reduzierung der Auswirkungen der Luftfahrt auf die Umwelt im Rahmen der Ziele dieses Abkommens zusammenzuarbeiten.

4. Die Vertragsparteien erkennen an, wie wichtig es ist, den Klimawandel und damit die Treibhausgase (THG) aus dem Luftverkehr sowohl national als auch international zu bekämpfen. Die Vertragsparteien vereinbaren, die Zusammenarbeit in diesen Fragen zu intensivieren, auch auf der Grundlage der einschlägigen multilateralen Übereinkommen, insbesondere bei der Umsetzung marktbasierter globaler Maßnahmen, wie sie auf der 39. ICAO-Versammlung vereinbart wurden, und bei der Nutzung der Mechanismen für eine nachhaltige Entwicklung, wie sie in Artikel 6 Absatz 4 des im Rahmen des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen geschlossenen Übereinkommens von Paris für die Entwicklung von internationalen marktbasierter Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen in der Luftfahrt festgelegt sind, sowie sonstiger im besagten Artikel 6 vorgesehener Aspekte, die für die Emissionen der internationalen Luftfahrt von besonderem Interesse sind.

5. Die Vertragsparteien verpflichten sich zum Austausch von Informationen und zur Aufrechterhaltung eines regelmäßigen Expertendialogs mit dem Ziel, die Zusammenarbeit bei der Begrenzung der Auswirkungen der Luftfahrt auf die Umwelt beispielsweise durch folgende Maßnahmen zu stärken:

a) Erforschung und Entwicklung umweltfreundlicher Luftfahrttechnologien;

b) Innovationen beim Flugverkehrsmanagement zur Verringerung der Auswirkungen der Luftfahrt auf die Umwelt;

c) Erforschung und Entwicklung neuer, nachhaltiger Treibstoffe für die Luftfahrt;

d) Meinungsaustausch zu den Fragen im Zusammenhang mit den Auswirkungen der Luftfahrt auf die Umwelt und der Verringerung der klimarelevanten Emissionen dieses Sektors; und

e) Minderung und Überwachung der Lärmemissionen, um die Auswirkungen der Luftfahrt auf die Umwelt zu verringern.

6. Die Vertragsparteien verpflichten sich ferner, unter Wahrung ihrer Rechte und Pflichten aus multilateralen Umweltvereinbarungen vor allem die finanzielle und technische Zusammenarbeit bei den Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen aus der internationalen Luftfahrt zu verstärken.

7. Die Vertragsparteien erkennen die Notwendigkeit an, geeignete Maßnahmen zur Vermeidung oder Bewältigung der Auswirkungen der Luftfahrt auf die Umwelt zu ergreifen, sofern diese Maßnahmen mit ihren Rechten und Pflichten aus dem internationalen Recht uneingeschränkt vereinbar sind.

ARTIKEL 17

Haftung von Luftfahrtunternehmen

Die Vertragsparteien bekräftigen ihre Verpflichtungen im Rahmen der von beiden Vertragsparteien ratifizierten internationalen Übereinkommen.

ARTIKEL 18

Verbraucherschutz

Vorbehaltlich der in Anhang I dieses Abkommens genannten Übergangsbestimmungen sorgen die Vertragsparteien dafür, dass ihre geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften oder Verfahren die Umsetzung und Anwendung mindestens der Luftverkehrsvorschriften und normen gewährleisten, die in Anhang II Teil F aufgeführt sind.

ARTIKEL 19

Soziale Aspekte

1. Vorbehaltlich der in Anhang I dieses Abkommens genannten Übergangsbestimmungen sorgen die Vertragsparteien dafür, dass ihre geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften oder Verfahren die Umsetzung und Anwendung mindestens der Luftverkehrsvorschriften und normen gewährleisten, die in Anhang II Teil G aufgeführt sind.

2. Die Vertragsparteien erkennen die Bedeutung einer Untersuchung der Auswirkungen dieses Abkommens auf die Arbeitskräfte, die Beschäftigung und die Arbeitsbedingungen an. Die Vertragsparteien verpflichten sich zur Zusammenarbeit in Fragen der Beschäftigung, die sich aus diesem Abkommen ergeben, insbesondere im Hinblick auf die Auswirkungen für die Beschäftigung, die grundlegenden Arbeitsrechte, die Arbeitsbedingungen, den Sozialschutz und den sozialen Dialog.

3. Die Vertragsparteien fördern auf der Grundlage ihrer Rechts- und Verwaltungsvorschriften sowie Praktiken ein hohes Maß an Sozial- und Arbeitsschutz im Luftfahrtsektor.

4. Die Vertragsparteien erkennen die Bedeutung des Nutzens der erheblichen wirtschaftlichen Vorteile an, die sich aus offenen, wettbewerblichen Märkten in Verbindung mit hohen arbeitsrechtlichen Normen für die Arbeitnehmer ergeben. Die Vertragsparteien setzen dieses Abkommen in einer Weise um, die hohe arbeitsrechtliche Normen unabhängig vom Eigentum oder der Art des betreffenden Luftfahrtunternehmens begünstigt, und gewährleistet, dass die in ihren jeweiligen Rechtsvorschriften festgelegten Rechte und Grundsätze nicht verletzt, sondern vielmehr wirksam umgesetzt werden.

5. Die Vertragsparteien verpflichten sich zur Förderung und zur tatsächlichen Umsetzung grundlegender und international anerkannter arbeitsrechtlicher Normen in ihren Rechtsvorschriften und Praktiken, wie sie in den Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation, die von Tunesien und den EU-Mitgliedstaaten ratifiziert wurden, festgelegt sind.

6. Die Vertragsparteien 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 tatsächlicher Umsetzung und Anwendung in ihrem jeweiligen einzelstaatlichen Recht.

7. Jede Vertragspartei kann die Einberufung einer Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beantragen, um von ihr für wichtig gehaltene arbeitsrechtliche Fragen zu erörtern.

TITEL III

INSTITUTIONELLE BESTIMMUNGEN

ARTIKEL 20

Auslegung und Umsetzung

1. Die Vertragsparteien treffen alle geeigneten Maßnahmen allgemeiner oder besonderer Art, um die Erfüllung der sich aus diesem Abkommen ergebenden Verpflichtungen zu gewährleisten, und enthalten sich aller Maßnahmen, die die Erreichung der mit diesem Abkommen verfolgten Ziele gefährden könnten.

2. Jede Vertragspartei ist in ihrem Hoheitsgebiet für eine ordnungsgemäße Umsetzung dieses Abkommens verantwortlich.

3. Vorbehaltlich der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der betreffenden Vertragspartei stellt jede Vertragspartei der anderen Vertragspartei bei Untersuchungen zu möglichen Verstößen, die diese Vertragspartei im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten nach diesem Abkommen durchführt, alle notwendigen Informationen zur Verfügung und leistet ihr die erforderliche Unterstützung.

4. Handelt eine Vertragspartei im Rahmen der ihr durch dieses Abkommen übertragenen Zuständigkeiten in Angelegenheiten, die Interessen der anderen Vertragspartei berühren und

die Behörden oder Unternehmen dieser Vertragspartei betreffen, so werden die Behörden der genannten anderen Vertragspartei umfassend unterrichtet und erhalten Gelegenheit zur Stellungnahme, bevor eine endgültige Entscheidung getroffen wird.

ARTIKEL 21

Gemeinsamer Ausschuss

1. Hiermit wird ein Gemeinsamer Ausschuss aus Vertretern der Parteien (im Folgenden: „Gemeinsamer Ausschuss“) eingesetzt, der für die Verwaltung dieses Abkommens zuständig ist und seine ordnungsgemäße Anwendung gewährleistet. Dazu macht er in den im Vertrag vorgesehenen Fällen Vorschläge und fasst Beschlüsse.
2. Der Gemeinsame Ausschuss handelt und entscheidet einvernehmlich. Die Entscheidungen des Gemeinsamen Ausschusses sind für die Vertragsparteien bindend.
3. Der Gemeinsame Ausschuss gibt sich durch Beschluss eine Geschäftsordnung.
4. Der Gemeinsame Ausschuss tritt bei Bedarf, mindestens aber einmal jährlich zusammen. Jede Vertragspartei kann die Einberufung einer Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beantragen.
5. Jede Vertragspartei kann auch eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses verlangen, um Fragen im Zusammenhang mit der Auslegung und Anwendung dieses Abkommens zu klären. Diese Sitzung des Ausschusses muss möglichst umgehend stattfinden, spätestens jedoch zwei (2) Monate nach Eingang des Antrags, soweit von den Vertragsparteien nicht anders beschlossen.
6. Zur ordnungsgemäßen Durchführung dieses Abkommens tauschen die Vertragsparteien Informationen aus und beraten sich, sofern eine Konsultation beantragt wurde, im Gemeinsamen Ausschuss.
7. Der Gemeinsame Ausschuss validiert per Beschluss die von der Europäischen Union durchgeführte Bewertung der Umsetzung und Anwendung der rechtlichen Anforderungen und Normen des EU-Rechts durch Tunesien gemäß Anhang I Nummer 1 (Übergangsbestimmungen).
8. Der Gemeinsame Ausschuss prüft Fragen im Zusammenhang mit Investitionen in Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien und mit Änderungen der tatsächlichen Kontrolle über die Luftverkehrsunternehmen der Vertragsparteien.
9. Darüber hinaus baut der Gemeinsame Ausschuss insbesondere mit folgenden Mitteln die Zusammenarbeit aus (ohne Anspruch auf Vollständigkeit):
 - a) Überprüfung der Marktbedingungen, die sich auf die Luftverkehrsdienste im Rahmen dieses Abkommens auswirken;

- b) Beantwortung von Fragen mit dem Ziel, diese Fragen, die im Zusammenhang mit den in Artikel 8 (gewerbliche Tätigkeiten) genannten Geschäftstätigkeiten und gewerblichen Möglichkeiten aufgeworfen werden und die vor allem den Marktzugang und das reibungslose Funktionieren der im Rahmen dieses Abkommens erbrachten Luftverkehrsdienste behindern können, als Mittel zur Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs, zur Angleichung der Rechtsvorschriften und zur Verringerung der rechtlichen Einschränkungen des Luftverkehrsbetriebs tatsächlich zu lösen;
- c) Informationsaustausch, auch zu Änderungen der jeweiligen Rechts- und Verwaltungsvorschriften und Strategien der Vertragsparteien, die sich auf die Luftverkehrsdienste auswirken können;
- d) Überlegungen zu Bereichen, die in dieses Abkommen aufgenommen werden können, indem insbesondere etwaige Änderungen des Abkommens oder Bedingungen und Verfahren für den Beitritt anderer Parteien zu diesem Abkommen empfohlen werden;
- e) Prüfung allgemeiner Fragen zu Investitionen, Eigentum und Kontrolle;
- f) Ausbau der Regulierungszusammenarbeit und der gemeinsamen Verpflichtung zur gegenseitigen Anerkennung und Angleichung von Regeln und Maßnahmen;
- g) gegebenenfalls Unterstützung der Konsultationen über Fragen des Luftverkehrs, die in internationalen Organisationen und in den Beziehungen zu Drittländern und in multilateralen Abkommen behandelt werden, wobei auch zu prüfen wäre, ob gemeinsam vorgegangen werden sollte;
- h) Erleichterung des Austauschs statistischer Daten zwischen den Vertragsparteien, um die Entwicklung des Luftverkehrs im Rahmen dieses Abkommens verfolgen zu können; und
- i) Beobachtung der sozialen Auswirkungen des Abkommens bei seiner Anwendung und Ausarbeitung geeigneter Lösungen bei berechtigten Bedenken.

10. Gelangt der Gemeinsame Ausschuss in einer ihm vorgelegten Frage nicht binnen sechs (6) Monaten nach seiner Befassung zu einem Beschluss, können die Vertragsparteien vorübergehend angemessene Schutzmaßnahmen nach Artikel 23 (Schutzmaßnahmen) treffen.

11. Dieses Abkommen behindert keine Zusammenarbeit oder Diskussionen zwischen den zuständigen Behörden der Vertragsparteien außerhalb des Gemeinsamen Ausschusses, insbesondere in den Bereichen Luftsicherheit, Flugsicherheit, Umweltschutz, Flugverkehrsmanagement, Flughafeninfrastrukturen, Wettbewerb und Verbraucherschutz. Die Vertragsparteien unterrichten den Gemeinsamen Ausschuss über die Ergebnisse dieser Zusammenarbeit und Diskussionen, die sich auf die Umsetzung dieses Abkommens auswirken können.

ARTIKEL 22

Streitbeilegung und Schiedsverfahren

1. Alle Streitigkeiten im Zusammenhang mit der Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens, die nicht unter Artikel 7 (Fairer Wettbewerb) fallen und sich nicht durch eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beilegen lassen, können von den Vertragsparteien im Einvernehmen einer Person oder einer Instanz zur Entscheidung vorgelegt werden. Können die Vertragsparteien zu keiner Einigung gelangen, wird der Streitfall auf Antrag einer Vertragspartei entsprechend den in diesem Artikel festgelegten Verfahren dem Schiedsgericht vorgelegt.
2. Der Antrag auf ein Schiedsverfahren ist der anderen Vertragspartei schriftlich zu übermitteln. Die klagende Vertragspartei gibt in ihrem Antrag die gegenständliche Maßnahme an und erläutert, aus welchen Gründen die Maßnahme mit den Bestimmungen dieses Vertrags nicht vereinbar ist, wobei sie die Rechtsgrundlage ihrer Beschwerde hinreichend und eindeutig darlegt.
3. Wenn die Vertragsparteien nichts anderes beschließen, erfolgt die Streitbeilegung durch ein Schiedsgericht aus drei Schlichtern, das sich wie folgt zusammensetzt:
 - a) Binnen zwanzig (20) Tagen ab Eingang des Antrags auf Schlichtung benennt jede Vertragspartei einen Schlichter. Binnen dreißig (30) Tagen nach Benennung der beiden Schlichter benennen diese im Einvernehmen einen dritten Schlichter, der den Vorsitz des Schiedsgerichts übernimmt.
 - b) Kann eine Vertragspartei keinen Schlichter benennen oder wird der dritte Schlichter nicht im Einklang mit Buchstabe a benannt, kann eine der beiden Vertragsparteien den Präsidenten des ICAO-Rates ersuchen, einen bzw. mehrere Schlichter innerhalb einer Frist von dreißig (30) Tagen ab Eingang dieses Ersuchens zu benennen. Ist der Präsident des ICAO-Rates ein Staatsangehöriger Tunesiens oder eines EU-Mitgliedstaats, nimmt der ranghöchste Vizepräsident dieses Rates, der nicht aus diesem Grund befangen ist, die Benennung vor.
4. Das Schiedsgericht nimmt zu dem Zeitpunkt seine Tätigkeit auf, an dem der letzte der drei Schlichter seine Benennung akzeptiert.
5. Auf Antrag einer Vertragspartei stellt das Schiedsgericht binnen zehn (10) Tagen nach seiner Einsetzung fest, ob es die Angelegenheit für dringlich hält.
6. Auf Antrag einer Vertragspartei kann das Schiedsgericht die andere Vertragspartei anweisen, bis zu seiner endgültigen Entscheidung vorübergehende Abhilfemaßnahmen zu ergreifen.
7. Spätestens neunzig (90) Tage nach seiner Einsetzung übermittelt das Schiedsgericht den Vertragsparteien einen Zwischenbericht mit einer Darlegung des Sachverhalts, der 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 Vertragsparteien schriftlich unter Angabe der Gründe für die Verzögerung sowie des Tages mit, an dem das Schiedsgericht seinen Zwischenbericht vorzulegen beabsichtigt. In keinem Fall darf der

Zwischenbericht später als hundertzwanzig (120) Tage nach der Einsetzung des Schiedsgerichts vorgelegt werden.

8. Binnen vierzehn (14) Tagen nach Vorlage des Zwischenberichts kann eine Vertragspartei beim Schiedsgericht eine Überprüfung bestimmter Aspekte dieses Berichts schriftlich beantragen.

9. In dringenden Fällen bemüht sich das Schiedsgericht nach besten Kräften, seinen Zwischenbericht binnen fünfundvierzig (45) Tagen, spätestens jedoch sechzig (60) Tage nach seiner Einsetzung vorzulegen. Innerhalb von sieben (7) Tagen nach Vorlage dieses Berichts kann eine Vertragspartei beim Schiedsgericht die Überprüfung einzelner Aspekte des Berichts schriftlich beantragen.

10. Nach Prüfung der schriftlichen Stellungnahmen der Vertragsparteien 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 Überprüfung vorgelegten Argumentation sowie klare Antworten auf die Fragen und Anmerkungen der Vertragsparteien enthalten.

11. Binnen hundertzwanzig (120) Tagen nach seiner Einsetzung teilt das Schiedsgericht den Vertragsparteien seinen endgültigen Schiedsspruch mit. Ist das Schiedsgericht der Auffassung, dass es diese Frist nicht einhalten kann, so teilt der Vorsitzende des Schiedsgerichts dies den Vertragsparteien schriftlich unter Angabe der Gründe für die Verzögerung sowie des Tages mit, an dem das Schiedsgericht seinen endgültigen Schiedsspruch vorzulegen beabsichtigt. In keinem Fall darf der endgültige Schiedsspruch später als hundertfünfzig (150) Tage nach der Einsetzung des Schiedsgerichts vorgelegt werden.

12. In dringenden Fällen bemüht sich das Schiedsgericht, den Vertragsparteien binnen sechzig (60) Tagen nach seiner Einsetzung seinen endgültigen Schiedsspruch vorzulegen. Ist das Schiedsgericht der Auffassung, dass es diese Frist nicht einhalten kann, so teilt der Vorsitzende des Schiedsgerichts dies den Vertragsparteien schriftlich unter Angabe der Gründe für die Verzögerung sowie des Tages mit, an dem das Schiedsgericht seinen endgültigen Schiedsspruch vorzulegen beabsichtigt. In keinem Fall darf der endgültige Schiedsspruch später als fünfundsiebzig (75) Tage nach der Einsetzung des Schiedsgerichts vorgelegt werden.

13. Die Vertragsparteien können binnen zehn (10) Tagen nach der Vorlage Anträge auf Erläuterung des endgültigen Schiedsspruchs einreichen; diese Erläuterungen müssen binnen fünfzehn (15) Tagen nach Eingang des Antrags erfolgen.

14. Gelangt das Schiedsgericht zu der Auffassung, dass ein Verstoß gegen dieses Abkommen vorliegt und die für diesen Verstoß verantwortliche Vertragspartei binnen vierzig (40) Tagen nach Vorlage des endgültigen Schiedsspruchs des Gerichts diesem nicht folgt oder mit der anderen Vertragspartei zu keiner für beide Seiten zufriedenstellenden Einigung gelangt, kann die andere Vertragspartei die Anwendung vergleichbarer Vorteile aus diesem Abkommen aussetzen oder die Umsetzung dieses Abkommens teilweise oder gegebenenfalls

gänzlich aussetzen, bis die für den Verstoß verantwortliche Vertragspartei dem endgültigen Schiedsspruch des Gerichts Folge leistet oder die Vertragsparteien zu einer für beide Seiten zufriedenstellenden Einigung gelangt sind.

ARTIKEL 23

Schutzmaßnahmen

1. Ist eine Vertragspartei der Auffassung, dass die andere Vertragspartei einer Verpflichtung aus diesem Abkommen nicht nachgekommen ist, so kann sie geeignete Maßnahmen 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 Vertragspartei, die Schutzmaßnahmen in Erwägung zieht, unterrichtet die andere Vertragspartei durch den Gemeinsamen Ausschuss und übermittelt alle einschlägigen Informationen.
3. Die Vertragsparteien führen unverzüglich Konsultationen im Gemeinsamen Ausschuss durch, um eine allgemein annehmbare Lösung zu finden.
4. Unbeschadet des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe c (Betriebsgenehmigung) und des Artikels 4 Absatz 1 Buchstabe d (Verweigerung, Widerruf, Aussetzung oder Einschränkung von Genehmigungen) darf die betreffende Vertragspartei bis nach Ablauf eines Monats nach der Unterrichtung gemäß Absatz 2 keine Schutzmaßnahmen ergreifen, sofern nicht das Konsultationsverfahren nach Absatz 3 vor Ablauf dieser Frist abgeschlossen wurde.
5. Die betreffende Vertragspartei unterrichtet den Gemeinsamen Ausschuss unverzüglich über die getroffenen Maßnahmen und übermittelt alle einschlägigen Informationen.
6. Alle aufgrund dieses Artikels getroffenen Maßnahmen werden ausgesetzt, sobald die Vertragspartei, die einer Verpflichtung nicht nachgekommen ist, die Bestimmungen dieses Abkommens erfüllt.

ARTIKEL 24

Beziehung zu anderen Übereinkünften

1. Dieses Abkommen geht den einschlägigen Bestimmungen der Abkommen und Vereinbarungen zwischen den Vertragsparteien, die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens bereits bestehen, vor, mit Ausnahme der Maßnahmen nach Absatz 2.
2. Sofern keine Diskriminierung zwischen Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union aufgrund der Staatszugehörigkeit stattfindet,

a) können bestehende Rechte sowie günstigere Bestimmungen und Behandlungen im Hinblick auf Eigentum, Verkehrsrechte, Kapazität, Flugfrequenzen, Art oder Wechsel von Luftfahrzeugen, Code Sharing und Preise, die in Abkommen und Vereinbarungen zwischen den Vertragsparteien festgelegt sind, die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens in Kraft sind, nicht unter dieses Abkommen fallen oder im Hinblick auf die Flexibilität für die betreffenden Luftfahrtunternehmen günstiger als im Rahmen dieses Abkommens sind, weiter gelten;

b) sind Streitigkeiten zwischen den Vertragsparteien in Bezug auf die Frage, ob Bestimmungen oder Behandlungen im Rahmen von Abkommen oder Vereinbarungen zwischen den Vertragsparteien günstiger oder flexibler sind, im Rahmen des Streitbeilegungsmechanismus nach Artikel 22 (Streitbeilegung und Schiedsverfahren) zu regeln. Meinungsverschiedenheiten zu den Bezügen zwischen widersprüchlichen Bestimmungen oder Behandlungen sind ebenfalls im Rahmen des Streitbeilegungsmechanismus nach Artikel 22 zu regeln.

3. Treten die Vertragsparteien einer multilateralen Übereinkunft bei oder billigen sie einen Beschluss der ICAO oder einer anderen internationalen Organisation, der Belange dieses Abkommens berührt, so beraten sie im Gemeinsamen Ausschuss nach Artikel 21 (Gemeinsamer Ausschuss), ob dieses Abkommen zur Berücksichtigung derartiger Entwicklungen überarbeitet werden sollte.

ARTIKEL 25

Regionaler Dialog

Die Vertragsparteien verpflichten sich zur Führung eines kontinuierlichen Dialogs, um die Vereinbarkeit dieses Abkommens mit dem Prozess von Barcelona zu gewährleisten, und streben als ihr letztendliches Ziel einen gemeinsamen Luftverkehrsraum Europa-Mittelmeer an. Daher soll die Möglichkeit, in gegenseitigem Einvernehmen Änderungen zu beschließen, um weitere Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommen zu berücksichtigen, im Gemeinsamen Ausschuss nach Artikel 21 Absatz 9 (Gemeinsamer Ausschuss) erörtert werden.

ARTIKEL 26

Änderungen

1. Wünscht eine Vertragspartei eine Änderung dieses Abkommens, so setzt sie den Gemeinsamen Ausschuss davon in Kenntnis.

2. Etwaige Änderungen dieses Abkommens können von den Vertragsparteien im Zuge der nach Artikel 21 (Gemeinsamer Ausschuss) durchgeführten Konsultationen vereinbart werden. Die Änderungen treten entsprechend den Bestimmungen nach Artikel 30 (Inkrafttreten) in Kraft.

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

4. Dieses Abkommen berührt nicht das Recht jeder Vertragspartei, vorbehaltlich der Wahrung des Nichtdiskriminierungsgebots und der Bestimmungen dieses Abkommens, einseitig neue Rechtsvorschriften zu verabschieden oder geltendes Recht im Luftfahrtbereich oder in einem damit zusammenhängenden Bereich, der in Anhang II aufgeführt ist, zu ändern.

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

6. Sobald eine Vertragspartei neue Rechtsvorschriften oder eine Änderung bestehender Rechtsvorschriften im Luftfahrtbereich oder einem damit zusammenhängenden, in Anhang II aufgeführten Bereich verabschiedet, die sich auf das reibungslose Funktionieren dieses Abkommens auswirken können, unterrichtet sie die andere Vertragspartei entsprechend spätestens dreißig (30) Tage nach Annahme der neuen oder geänderten Rechtsvorschrift. Auf Verlangen einer Vertragspartei führt der Gemeinsame Ausschuss danach innerhalb von sechzig (60) Tagen einen Meinungsaustausch über die Auswirkungen solcher neuen oder geänderten Rechtsvorschriften auf das ordnungsgemäße Funktionieren dieses Abkommens durch.

7. Nach dem Meinungsaustausch nach Absatz 6

a) trifft 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) trifft der Gemeinsame Ausschuss einen Beschluss, dass die betreffenden neuen oder geänderten Rechtsvorschriften als mit diesem Abkommen vereinbar anzusehen sind, oder

c) empfiehlt der Gemeinsame Ausschuss eine andere Maßnahme, die innerhalb einer annehmbaren Frist zu verabschieden ist, zum Schutz des ordnungsgemäßen Funktionierens dieses Abkommens.

ARTIKEL 27

Beendigung

Jede Vertragspartei kann der anderen auf diplomatischem Wege jederzeit schriftlich den Beschluss notifizieren, dieses Abkommen zu kündigen. Eine Kündigung ist gleichzeitig der ICAO und dem Sekretariat der Vereinten Nationen zu übermitteln. Das Abkommen endet um Mitternacht GMT am Ende der laufenden Flugplanperiode der Internationalen Luftverkehrs-

Vereinigung (IATA), ein Jahr nach dem Datum der schriftlichen Kündigung des Abkommens, es sei denn, die Kündigung wird vor dem Ende dieser Frist in beiderseitigem Einverständnis der Vertragsparteien zurückgenommen.

ARTIKEL 28

Registrierung des Abkommens

Dieses Abkommen und alle seine Änderungen werden nach ihrem Inkrafttreten bei der ICAO nach Artikel 83 des ICAO-Abkommens und beim Sekretariat der Vereinten Nationen nach Artikel 102 der UN-Charta registriert.

ARTIKEL 29

Beitritt weiterer Staaten zur Europäischen Union

1. Dieses Abkommen kann nach seiner Unterzeichnung für den Beitritt von Staaten geöffnet werden, die Mitgliedstaaten der Europäischen Union geworden sind.
2. Der Beitritt durch einen Mitgliedstaat der Europäischen Union erfolgt durch die Hinterlegung einer Beitrittsurkunde beim Generalsekretariat des Rates der Europäischen Union, der die Vertragsparteien und die Europäische Kommission von der Hinterlegung einer Beitrittsurkunde und vom Zeitpunkt der Hinterlegung unterrichtet. Der Beitritt tritt 30 Tage nach dem Zeitpunkt der Hinterlegung der Beitrittsurkunde in Kraft.
3. Artikel 24 Absätze 1 und 2 gelten sinngemäß für die Abkommen und Vereinbarungen, die zum Zeitpunkt des Beitritts eines Mitgliedstaats der Europäischen Union bereits bestehen.

ARTIKEL 30

Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Datum der zuletzt eingegangenen Note im Rahmen eines diplomatischen Notenaustausches zwischen den Vertragsparteien in Kraft, in der bestätigt wird, dass alle erforderlichen Verfahren für das Inkrafttreten dieses Abkommens abgeschlossen sind. Zum Zweck dieses Notenaustauschs übermittelt Tunesien dem Generalsekretariat des Rates der Europäischen Union seine diplomatische Note an die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten, und das Generalsekretariat des Rates der Europäischen Union übermittelt Tunesien die diplomatische Note der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten. Die diplomatische Note der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten enthält Bestätigungen der einzelnen Mitgliedstaaten, dass ihre erforderlichen Verfahren für das Inkrafttreten dieses Abkommens abgeschlossen sind.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu gehörig 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 arabischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Tunesische Republik

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. Umsetzung und Anwendung der Rechtsvorschriften und Normen der Europäischen Union im Luftfahrtbereich, die in Anhang II aufgeführt sind, durch Tunesien unterliegen einer Bewertung unter der Zuständigkeit der Europäischen Union, die durch einen Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses zu bestätigen ist. Eine solche Bewertung ist spätestens zwei (2) Jahre nach Inkrafttreten des Abkommens vorzunehmen.
 2. Die schrittweise Annäherung Tunesiens an die Umsetzung der Rechtsvorschriften und Normen des Rechts der Europäischen Union im Luftfahrtbereich, die in Anhang II aufgeführt sind, kann regelmäßigen Bewertungen unterliegen. Die Bewertungen werden von der Europäischen Kommission in Zusammenarbeit mit Tunesien vorgenommen.
 3. Umsetzung und Anwendung der Rechtsvorschriften und Normen der Europäischen Union im Bereich der Luftsicherheit durch Tunesien unterliegen einer Bewertung unter der Zuständigkeit der Europäischen Union, die durch einen Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses zu bestätigen ist. Eine solche Bewertung ist spätestens drei (3) Jahre nach Inkrafttreten des Abkommens vorzunehmen.
 4. Die Bestimmungen von Artikel 7 (Fairer Wettbewerb) Absatz 6 (Subventionen und Beihilfen) finden drei (3) Jahre nach Unterzeichnung dieses Abkommens Anwendung.
-

ANHANG Ia

Übergangsbestimmungen für den internationalen Flughafen von Tunis-Karthago

Ungeachtet der Bestimmungen des Artikels 2 Absatz 3 Buchstabe c unterliegt der internationale Flughafen von Tunis-Karthago für eine Dauer von fünf Jahren ab Unterzeichnung des Abkommens und nur für die vereinbarten Dienste zur Beförderung von Fluggästen oder des kombinierten Verkehrs folgenden Übergangsbestimmungen:

1. Besteht zwischen Tunesien und einem Mitgliedstaat der EU ein bilaterales Abkommen, werden die Benennung und die Rechte der 3. und 4. Freiheit von und nach dem internationalen Flughafen Tunis-Karthago entsprechend diesen bilateralen Abkommen unabhängig von der Flugfrequenz gewährt:
 - den Luftfahrtunternehmen Tunesiens, die Inhaber einer gültigen Betriebsgenehmigung sind, und
 - den Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union die Inhaber einer gültigen Betriebsgenehmigung sind, die von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union, der Ausgangs- oder Bestimmungsland des Fluges ist, erteilt wurde.
2. Die Regelungen für die Benennung eines Luftfahrtunternehmens in den bestehenden bilateralen Abkommen zwischen Tunesien und den Mitgliedstaaten werden zu Regelungen für die Benennung von zwei Luftfahrtunternehmen.
3. Enthalten bilaterale Abkommen eine „Bermuda-Klausel“, findet Absatz 1 Anwendung und bestehen zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Abkommens mindestens zehn (10) Frequenzen, wird die Anzahl der Wochenfrequenzen auf 10 festgesetzt, sofern die Vertragsparteien entsprechend den bilateralen Abkommen nicht darüber hinausgehen.
4. Für Mitgliedstaaten, mit denen Tunesien kein bilaterales Luftverkehrsabkommen geschlossen hat, oder wenn ein bestehendes Luftverkehrsabkommen weniger als 10 Wochenfrequenzen zum und vom internationalen Flughafen Tunis-Karthago vorsieht, wird die Anzahl der Wochenfrequenzen von und nach Tunis Karthago für die Luftfahrtunternehmen Tunesiens mit einer gültigen Betriebsgenehmigung und für die Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union mit einer gültigen Betriebsgenehmigung, die von dem Mitgliedstaat der Europäischen Union, der Ausgangs- oder Bestimmungsland des Fluges ist, erteilt wurde, auf 10 Wochenfrequenzen mit einer Doppelbenennung festgesetzt.

5. Ein Jahr nach Unterzeichnung dieses Abkommens können die in den vorstehenden Absätzen genannten Frequenzen jährlich um 10 % erhöht werden.
6. Die Vertragsparteien erörtern im Gemeinsamen Ausschuss umgehend jede Frage, die sich auf die Auslegung und Umsetzung dieses Anhangs bezieht.

ANHANG II

(unterliegt der regelmäßigen Aktualisierung)

LISTE DER FÜR DIE ZIVILLUFTFAHRT GELTENDEN REGELN

Die Vertragspartei Tunesien gewährleistet, dass die in den nachstehenden geltenden Rechtsakten genannten Rechtsvorschriften und Normen wie angegeben in den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften oder Verfahren Tunesiens entsprechend diesem Abkommen umgesetzt und angewandt werden. Die Vertragspartei Tunesien gewährleistet, dass etwaige Anpassungen dieser Rechtsakte in die geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften oder Verfahren Tunesiens übernommen werden.

A. LIBERALISIERUNG DES LUFTVERKEHRS UND SONSTIGE REGELN FÜR DIE ZIVILLUFTFAHRT

Nr. 1008/2008

Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 2, 5, 7, 11, 23 Absatz 1, Artikel 24 und Anhang I

Nr. 785/2004

Verordnung 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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 8

Nr. 2009/12

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 11

Nr. 96/67

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 9, 11 bis 21 und Anhang

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

B. FLUGSICHERHEIT

Flugsicherheit und EASA-Grundverordnung

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

- Verordnung (EG) Nr. 690/2009 der Kommission
- Verordnung (EG) Nr. 1108/2009
Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 3 (nur Absatz 1) und Anhang
- Verordnung (EU) Nr. 6/2013
- Verordnung (EU) 2016/4

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 16, Anhänge I bis Vb.

Flugbetrieb

Nr. 965/2012

Verordnung (EU) Nr. 965/2012 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,
- Verordnung (EU) 2017/363.

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

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 5 und Anhang

Fliegendes Personal

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 mit Ausnahme des Artikels 7 Absatz 4 und des Artikels 19 (aufgehoben durch die Verordnung (EU) Nr. 376/2014)

Nr. 2012/780

Beschluss 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.

Erstbescheinigung der 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 Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen 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 Montag, 27. Januar 2014,
- Verordnung (EU) 2015/1039 der Kommission vom 30. Juni 2015,
- Verordnung (EU) 2016/5 der Kommission.

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 10 und 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 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 im Hinblick auf Erleichterungen für die Instandhaltungsverfahren für Luftfahrzeuge der allgemeinen Luftfahrt,
 - Verordnung (EU) 2015/1536 der Kommission vom 16. September 2015 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 in Bezug auf die Angleichung der Vorschriften für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, kritische Instandhaltungsarbeiten und Überwachung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen,
- Verordnung (EU) 2017/334 der Kommission.

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

Zusätzliche Anforderungen an die Lufttüchtigkeit

Nr. 2015/640

Verordnung der Kommission vom 23. April 2015 über zusätzliche Anforderungen an die Lufttüchtigkeit für bestimmte Betriebsarten und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012.

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 Flugplätze gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates.

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

Flugverkehrsmanagement/Flugsicherungsdienste

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) 373/2017 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.

Ereignisbericht

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, 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, Anhänge I bis V.

Europäische Flugsicherheitsliste der Luftfahrtunternehmen, denen der Betrieb in der Europäischen Union untersagt wurde

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, **geändert durch:**

- Durchführungsverordnung (EU) 2016/963 der Kommission vom 16. Juni 2016.

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, Artikel 8 Absatz 2 Satz 2, 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, 18, 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 Freitag, 9. April 2010,
- Verordnung (EU) Nr. 720/2011 der Kommission vom Freitag, 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,

Nr. 1254/2009

Verordnung 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.

Nr. 18/2010

Verordnung 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

Anwendbare Bestimmungen: alle

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) 2015/2426 der Kommission vom 18. Dezember 2015.
Anwendbare Bestimmungen: alle, einschließlich Anhang.

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 5, ausgenommen Artikel 1 Absatz 4
Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 4, 6, 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
Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 18 und 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
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
Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 10, Anhänge I bis V.

Leistung und Preise

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 Festlegung 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.

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 Mittwoch, 26. September 2012,

Durchführungsverordnung (EU) 2016/1006 der Kommission vom 22. Juni 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 255/2010 hinsichtlich der in Artikel 3 Absatz 1 genannten ICAO-Bestimmungen.

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 15 und Anhang

C(2011) 4130

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

Funktionale Luftraumblöcke

Nr. 176/2011

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

Informationen.

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:**

- Durchführungsverordnung (EU) Nr. 929/2010,
- Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012,
- Durchführungsverordnung (EU) Nr. 428/2013 der Kommission vom Mittwoch, 8. Mai 2013,
- Durchführungsverordnung (EU) 2016/2120.

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 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 Luftfahrt Daten 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.

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.

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, 5, 6 und 7, Artikel 2 und 3, Artikel 4 Absatz 1, 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,
- Verordnung (EU) 2016/1185 der Kommission.

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

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 und Richtlinie (EU) 2015/996

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

Nr. 2003/96

Richtlinie 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, Artikel 14 Absatz 2

Nr. 2006/93

Richtlinie 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 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 des Rates vom 9. Oktober 1997 über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen, **geändert durch:**

- Verordnung (EG) Nr. 889/2002.
Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 6 und Anhänge

Nr. 261/2004

Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91
Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 16

Nr. 1107/2006

Verordnung 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. 1989/391

Richtlinie 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
Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 16.

Nr. 2000/79

Richtlinie 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 und 3 und Anhang

Nr. 2003/88

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 20, 22 und 23