

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

INHALT

ARTIKEL 1: Ziel

ARTIKEL 2: Begriffsbestimmungen

TITEL I: WIRTSCHAFTLICHE BESTIMMUNGEN

ARTIKEL 3: Gewährung von Rechten

ARTIKEL 4: Betriebsgenehmigung und technische Zulassung

ARTIKEL 5: Verweigerung, Widerruf, Aussetzung oder Einschränkung von Betriebsgenehmigungen und technischen Zulassungen

ARTIKEL 6: Investitionen in Luftfahrtunternehmen

ARTIKEL 7: Einhaltung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften

ARTIKEL 8: Fairer Wettbewerb

ARTIKEL 9: Kommerzielle Möglichkeiten

ARTIKEL 10: Zölle und Steuern

ARTIKEL 11: Nutzungsgebühren

ARTIKEL 12: Flugpreise und Luftfrachtraten

ARTIKEL 13: Statistiken

TITEL II: REGULIERUNGSZUSAMMENARBEIT

ARTIKEL 14: Flugsicherheit

ARTIKEL 15: Luftsicherheit

ARTIKEL 16: Flugverkehrsmanagement

ARTIKEL 17: Umweltschutz

ARTIKEL 18: Haftung von Luftfahrtunternehmen

ARTIKEL 19: Verbraucherschutz

ARTIKEL 20: Computergesteuerte Buchungssysteme

ARTIKEL 21: Soziale Aspekte

TITEL III: INSTITUTIONELLE UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN

ARTIKEL 22: Auslegung und Durchsetzung

ARTIKEL 23: Gemeinsamer Ausschuss

ARTIKEL 24: Streitbeilegung und Schiedsverfahren

ARTIKEL 25: Schutzmaßnahmen

ARTIKEL 26: Beziehung zu anderen Übereinkünften

ARTIKEL 27: Änderungen

ARTIKEL 28: Beendigung

ARTIKEL 29: Registrierung

ARTIKEL 30: Inkrafttreten und vorläufige Anwendung

ARTIKEL 31: Verbindliche Fassung

ANHANG I: Übergangsbestimmungen

ANHANG II: Auf die Zivilluftfahrt anwendbare Vorschriften

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,

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

und die EUROPÄISCHE UNION,

einerseits

und die REPUBLIK ARMENIEN (im Folgenden „Armenien“)

andererseits,

im Folgenden zusammen die „Vertragsparteien“ —

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

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

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

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

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

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

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

IN ANERKENNUNG der Tatsache, dass eine vollständige Einhaltung der Regeln des gemeinsamen Luftverkehrsraums den Parteien ermöglicht, die Vorteile des gemeinsamen Luftverkehrsraums voll auszuschöpfen, einschließlich der Eröffnung Marktzugangs und der Maximierung der Vorteile für die Verbraucher, Branchen und Arbeitnehmer beider Parteien,

IN ANERKENNUNG der Tatsache, dass die Schaffung des gemeinsamen Luftverkehrsraums und die Durchführung der für ihn geltenden Vorschriften gegebenenfalls nicht ohne Übergangsregelungen erreicht werden kann, und dass eine angemessene Unterstützung in dieser Hinsicht wichtig ist,

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

ENTSCHLOSSEN, die potenziellen Vorteile der Regulierungszusammenarbeit und der Harmonisierung ihrer Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Zivilluftfahrt zu maximieren,

IN ANERKENNUNG der bedeutenden potenziellen Vorteile, die aus wettbewerbsorientierten Luftverkehrsdiensten und einer rentablen Luftverkehrsindustrie erwachsen können,

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

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

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

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

UNTER BEKRÄFTIGUNG der Bedeutung des Verbraucherschutzes, einschließlich der diesbezüglichen Maßnahmen des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, unterzeichnet am 28. Mai 1999 in Montreal, und der Gewährleistung eines angemessenen Verbraucherschutzniveaus bei Luftverkehrsdiensten, wobei der Kooperationsbedarf in diesem Bereich anerkannt wird,

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

UNTER HINWEIS AUF die Bedeutung eines besseren Zugangs zu Kapital für die Luftverkehrsbranche für die weitere Entwicklung des Luftverkehrs,

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

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

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

ARTIKEL 1

Ziel

Ziel dieses Abkommens ist die Schaffung eines gemeinsamen Luftverkehrsraums der Parteien, der auf einer schrittweisen Marktöffnung, der Liberalisierung der Eigentumsverhältnisse von und der Kontrolle der Luftfahrtunternehmen, fairen und gleichen Wettbewerbsbedingungen, Nichtdiskriminierung und gemeinsamen Vorschriften, auch in den Bereichen Flugsicherheit, Luftsicherheit, Flugverkehrsmanagement, soziale Aspekte und Umwelt, beruht. Zu diesem Zweck werden in diesem Abkommen die Vorschriften festgelegt, die zwischen den Parteien Anwendung finden. Zu diesen Vorschriften gehören auch die Bestimmungen der in Anhang II aufgeführten Rechtsakte.

ARTIKEL 2

Begriffsbestimmungen

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

1. „Abkommen“ das vorliegende Abkommen, seine Anhänge und Anlagen sowie alle Änderungen daran;
2. „Luftverkehr“ die öffentlich angebotene entgeltliche Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post mit Luftfahrzeugen, entweder getrennt oder zusammen, als Linien- oder Charterdienste;

3. „Feststellung der Staatszugehörigkeit“ eine Feststellung, wonach ein Luftfahrtunternehmen, das die Durchführung von Luftverkehrsdiensten im Rahmen dieses Abkommens anbietet, die Anforderungen des Artikels 4 an Eigentum, effektive Kontrolle und Hauptgeschäftssitz erfüllt;
4. „Feststellung der Eignung“ eine Feststellung, wonach ein Luftfahrtunternehmen, das die Durchführung von Luftverkehrsdiensten im Rahmen dieses Abkommens anbietet, über eine hierfür ausreichende Finanzfähigkeit und angemessene Managementenerfahrung verfügt und zur Einhaltung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften und Anforderungen, die für den Betrieb solcher Dienste gelten, bereit ist;
5. „zuständige Behörde“ die Regierungsbehörde oder staatliche Stelle, die für die Verwaltungsfunktionen im Rahmen dieses Abkommens zuständig ist;
6. „Abkommen“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, einschließlich
 - a) aller Änderungen, die gemäß Artikel 94 Buchstabe a des Abkommens in Kraft getreten sind und sowohl von Armenien als auch dem jeweils betroffenen Mitgliedstaat oder den jeweils betroffenen Mitgliedstaaten ratifiziert wurden, sowie
 - b) aller Anhänge oder Änderungen daran, die gemäß Artikel 90 des Abkommens angenommen wurden, soweit diese zu einem bestimmten Zeitpunkt sowohl für Armenien als auch für den jeweils betroffenen EU-Mitgliedstaat oder die jeweils betroffenen EU-Mitgliedstaaten gelten;

7. „Vollkosten“ die Kosten einer erbrachten Dienstleistung zuzüglich einer angemessenen Gebühr für Verwaltungsgemeinkosten;
8. „internationaler Luftverkehr“ den Luftverkehr, der durch den Luftraum über dem Hoheitsgebiet von mehr als einem Staat führt;
9. „Hauptgeschäftssitz“ die Hauptverwaltung oder der eingetragene Sitz eines Luftfahrtunternehmens im Hoheitsgebiet der Partei, in dem die wichtigsten Finanzfunktionen und die betriebliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen, einschließlich der Leitungsaufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, ausgeübt werden;
10. „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ eine Landung für andere Zwecke als zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Gepäck, Fracht oder Post im Luftverkehr;
11. „Flugpreise“ die für die Beförderung von Fluggästen im Flugverkehr (einschließlich aller anderen damit zusammenhängenden Beförderungsformen) an Luftfahrtunternehmen oder deren Bevollmächtigte oder an andere Flugscheinverkäufer zu zahlenden Preise, sowie alle Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich des Entgelts und der Bedingungen, die Agenturen und anderen Hilfsdiensten geboten werden;
12. „Luftfrachtraten“ die für die Beförderung von Fracht im Flugverkehr (einschließlich aller anderen damit zusammenhängenden Beförderungsformen) zu zahlenden Preise, sowie die Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich des Entgelts und der Bedingungen, die Agenturen und anderen Hilfsdiensten geboten werden;

13. „Hoheitsgebiet“ für Armenien das Hoheitsgebiet Armeniens und für die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten die Landgebiete, Binnengewässer und Hoheitsgewässer der Mitgliedstaaten, auf die die EU-Verträge zu den in den EU-Verträgen festgelegten Bedingungen Anwendung finden, sowie der Luftraum über diesem Gebiet;
14. „Nutzergebühr“ die Gebühr, die den Luftfahrtunternehmen für die Bereitstellung von Einrichtungen oder Dienstleistungen an Flughäfen, im Flughafenbereich, im Bereich der Flugnavigation oder der Luftsicherheit, einschließlich damit zusammenhängender Dienste und Einrichtungen, auferlegt wird;
15. „Selbstabfertigung“ den Umstand, dass sich ein Flughafennutzer unmittelbar selbst einen oder mehrere Abfertigungsdienste erbringt, ohne hierfür mit einem Dritten einen wie auch immer gearteten Vertrag über die Erbringung solcher Dienste zu schließen. Im Sinne dieser Definition gelten nicht als Dritte in ihrem Verhältnis zueinander Flughafennutzer,
 - a) bei denen einer an dem anderen eine Mehrheitsbeteiligung hält oder
 - b) bei denen dieselbe Körperschaft an jedem von ihnen eine Mehrheitsbeteiligung hält;
16. „Recht der fünften Freiheit“ das Recht oder Vorrecht, das ein Staat („gewährender Staat“) den Luftfahrtunternehmen eines anderen Staates („Empfängerstaat“) gewährt, um internationale Luftverkehrsdienste zwischen dem Hoheitsgebiet des gewährenden Staates und dem Hoheitsgebiet eines Drittstaates durchzuführen, vorbehaltlich der Bedingung, dass solche Luftverkehrsdienste im Hoheitsgebiet des Empfängerstaates beginnen oder enden;
17. „Drittland“ ein Land, das nicht ein EU-Mitgliedstaat oder Armenien ist.

TITEL I

WIRTSCHAFTLICHE BESTIMMUNGEN

ARTIKEL 3

Gewährung von Rechten

(1) Die in diesem Artikel festgelegten Rechte unterliegen den Übergangsbestimmungen in Anhang I dieses Abkommens.

Verkehrsrechte und Streckenführung

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

- a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen,
- b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen,

c) das Recht, Linien- und Charterdienste im internationalen Luftverkehr zur Beförderung von Fluggästen und Fracht (entweder getrennt oder zusammen) zwischen Punkten¹ auf folgenden Strecken zu erbringen:

i) für Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union:

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

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

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

³ Übereinkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten, der Republik Albanien, Bosnien und Herzegowina, der Republik Bulgarien, der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien, der Republik Island, der Republik Kroatien, der Republik Montenegro, dem Königreich Norwegen, Rumänien, der Republik Serbien und der Übergangsverwaltung der Vereinten Nationen in Kosovo (1) zur Schaffung eines gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums (ABl. EU L 285 vom 16.10.2006, S. 3) (1 Gemäß der Resolution des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen 1244 vom 10. Juni 1999).

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

- ii) für Luftfahrtunternehmen Armeniens:

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

- d) die in diesem Abkommen anderweitig festgelegten Rechte.

Betriebsflexibilitäten

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

- a) Flüge in einer oder in beiden Richtungen durchführen,
- b) verschiedene Flugnummern innerhalb eines Fluges kombinieren,
- c) entsprechend den Bestimmungen des Absatzes 2 Zwischenlandepunkte und außerhalb gelegene Punkte sowie Punkte in den Hoheitsgebieten der Parteien in beliebiger Kombination und Reihenfolge bedienen,
- d) auf Landungen an einem bestimmten Punkt oder bestimmten Punkten verzichten,

- e) an jedem beliebigen Punkt Verkehr von jedem ihrer Luftfahrzeuge auf ein anderes ihrer Luftfahrzeuge verlagern (Luftfahrzeugwechsel),
- f) Zwischenlandungen an beliebigen Punkten innerhalb oder außerhalb des Hoheitsgebietes der Parteien durchführen,
- g) Transitverkehr über das Hoheitsgebiet der jeweils anderen Partei durchführen,
- h) Verkehr ungeachtet seines Ursprungs in demselben Luftfahrzeug kombinieren sowie
- i) bei der gleichen Beförderung mehr als einen Punkt bedienen (Co-Terminalisation).

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

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

(4) Jede Partei lässt es zu, dass Luftfahrtunternehmen die Frequenz und Kapazität des von ihnen angebotenen internationalen Luftverkehrs auf Grund marktbezogener kommerzieller Überlegungen festlegen. In Übereinstimmung mit diesem Recht begrenzt keine Partei einseitig den Umfang des Verkehrs, die Frequenz oder Regelmäßigkeit des Dienstes, die Streckenführung, die Herkunftsorte oder die Bestimmungsorte des Verkehrs oder das bzw. die Muster der von Luftfahrtunternehmen der anderen Partei eingesetzten Luftfahrzeuge, abgesehen von Fällen, in denen es aus zollrechtlichen, technischen, betrieblichen, die Sicherheit des Flugverkehrsmanagements betreffenden, ökologischen oder gesundheitlichen Gründen erforderlich oder anderweitig in diesem Abkommen vorgesehen ist.

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

(6) Aus diesem Abkommen kann nicht abgeleitet werden:

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

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

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

ARTIKEL 4

Betriebsgenehmigung und technische Zulassungen

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

a) bei armenischen Luftfahrtunternehmen:

- i) das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz in Armenien hat und über eine gültige Betriebsgenehmigung nach Maßgabe der Rechtsvorschriften Armeniens verfügt
- ii) Armenien nach der Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberscheins eine wirksame Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen ausübt und aufrechterhält und die zuständige Behörde eindeutig angegeben ist und,
- iii) das Luftfahrtunternehmen direkt oder mehrheitlich im Eigentum Armeniens und/oder seiner Staatsangehörigen steht und der effektiven Kontrolle Armeniens und/oder seiner Staatsangehörigen unterliegt, es sei denn, dass nach Artikel 6 etwas anderes bestimmt ist;

- b) bei Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union:
- i) das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz im Hoheitsgebiet der Europäischen Union hat und über eine Betriebsgenehmigung gemäß dem Recht der Europäischen Union verfügt;
 - ii) der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberscheins zuständige EU-Mitgliedstaat eine effektive Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen ausübt und aufrechterhält und die zuständige Behörde eindeutig angegeben ist, und
 - iii) das Luftfahrtunternehmen direkt oder mehrheitlich im Eigentum eines oder mehrerer EU-Mitgliedstaaten oder Mitgliedstaaten der Europäischen Freihandelsassoziation oder ihrer Staatsangehörigen steht und deren effektiver Kontrolle unterliegt, es sei denn, dass nach Artikel 6 etwas anderes bestimmt ist;
- c) Artikel 14 und 15 eingehalten werden und
- d) das Luftfahrtunternehmen die Bedingungen der Rechts- und Verwaltungsvorschriften erfüllt, die von der den Antrag prüfenden Partei üblicherweise auf den Betrieb des internationalen Luftverkehrs **angewendet** werden.
- (2) Bei Erteilung von Betriebsgenehmigungen und technischen Zulassungen behandelt jede Partei alle Luftfahrtunternehmen der anderen Partei ohne Diskriminierung.

(3) Nach Eingang eines Betriebsgenehmigungsantrags eines Luftfahrtunternehmens einer Partei erkennt die andere Partei Feststellungen der Eignung oder Staatszugehörigkeit, die von der ersten Partei für dieses Luftfahrtunternehmen getroffen wurden, an, als wären die Feststellungen von ihren eigenen zuständigen Behörden getroffen worden, und untersucht diese Angelegenheiten nicht weiter, außer wie in den Unterabsätzen 2 und 3 vorgesehen.

Falls die zuständigen Behörden der empfangenden Partei nach Empfang des Betriebsgenehmigungsantrags eines Luftfahrtunternehmens oder nach Erteilung einer entsprechenden Genehmigung spezifische Bedenken haben, dass entgegen der Feststellung der anderen Partei die Bedingungen des Absatzes 1 für die Erteilung entsprechender Betriebsgenehmigungen oder technischer Genehmigungen nicht erfüllt sind, informiert die empfangende Partei die andere Partei unverzüglich und gibt fundierte Begründungen für ihre Bedenken an. In diesem Fall kann jede Partei um Konsultationen, die Vertreter der zuständigen Behörden beider Parteien einschließen können, oder um zusätzliche einschlägige Informationen ersuchen; dem Konsultationsersuchen ist so bald wie möglich stattzugeben. Bleibt die Angelegenheit ungelöst, kann jede Partei den in Artikel 23 genannten Gemeinsamen Ausschuss (im Folgenden: "Gemeinsamer Ausschuss") damit befassen.

Dieser Absatz gilt nicht für die Anerkennung von Feststellungen zu Flugsicherheitsbescheinigungen oder -genehmigungen, Luftsicherheitsvorkehrungen oder Versicherungsschutz.

ARTIKEL 5

Verweigerung, Widerruf, Aussetzung oder Einschränkung von Betriebsgenehmigungen und technischen Zulassungen

(1) Beide Parteien können Betriebsgenehmigungen oder technische Zulassungen verweigern, widerrufen, aussetzen, mit Auflagen versehen oder einschränken oder den Betrieb von Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Partei anderweitig ablehnen, aussetzen, mit Auflagen versehen oder beschränken, wenn

a) bei armenischen Luftfahrtunternehmen:

- i) das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz nicht in Armenien hat oder über keine gültige Betriebsgenehmigung gemäß den Rechtsvorschriften Armeniens verfügt oder
- ii) die effektive Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen von Armenien, wenn Armenien für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberscheins zuständig ist, nicht ausgeübt bzw. nicht aufrechterhalten wird oder die zuständige Behörde nicht eindeutig angegeben ist oder,
- iii) das Luftfahrtunternehmen nicht direkt oder mehrheitlich im Eigentum Armeniens und/oder seiner Staatsangehörigen steht oder nicht deren effektiver Kontrolle unterliegt, es sei denn, dass nach Artikel 6 etwas anderes bestimmt ist;

- b) bei Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union:
- i) das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz nicht im Hoheitsgebiet der Europäischen Union hat oder nicht über eine Betriebsgenehmigung gemäß dem EU-Recht verfügt,
 - ii) die effektive Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen von dem für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberscheins zuständigen EU-Mitgliedstaat nicht ausgeübt oder aufrechterhalten wird oder die zuständige Behörde nicht eindeutig angegeben ist oder,
 - iii) das Luftfahrtunternehmen nicht direkt oder mehrheitlich im Eigentum eines Mitgliedstaats oder von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder seiner Staatsangehörigen steht oder nicht deren effektiver Kontrolle unterliegt, es sei denn, dass nach Artikel 6 etwas anderes bestimmt ist;
- c) Artikel 8, 14 und 15 nicht eingehalten werden oder
- d) das Luftfahrtunternehmen die in Artikel 7 genannten Rechts- und Verwaltungsvorschriften und/oder die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die von der den Antrag prüfenden Partei üblicherweise auf den Betrieb des internationalen Luftverkehrs angewendet werden, **nicht** eingehalten hat.
- (2) Sofern nicht sofortige Maßnahmen unerlässlich sind, um die weitere Nichteinhaltung von Absatz 1 Buchstaben c oder d zu verhindern, werden die in diesem Artikel festgelegten Rechte erst nach Konsultation der anderen Partei ausgeübt.

(3) Dieser Artikel berührt nicht die Rechte beider Parteien, Betriebsgenehmigungen oder technische Zulassungen von Luftfahrtunternehmen der anderen Partei gemäß den Artikeln 14 oder 15 zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen, mit Auflagen zu versehen oder einzuschränken.

ARTIKEL 6

Investitionen in Luftfahrtunternehmen

(1) Ungeachtet der Artikel 4 und 5 und nachdem der Gemeinsame Ausschuss gemäß Artikel 23 Absatz 8 festgestellt hat, dass die Parteien oder ihre Staatsangehörigen nach Maßgabe ihrer jeweiligen Rechtsvorschriften eine Mehrheitsbeteiligung an einem Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Partei erwerben oder eine effektive Kontrolle über dieses Luftfahrtunternehmen ausüben dürfen, können die Parteien entsprechend den Bestimmungen des Absatzes 2 gestatten, dass EU-Mitgliedstaaten oder deren Staatsangehörige eine Mehrheitsbeteiligung an einem Luftfahrtunternehmen Armeniens erwerben oder dieses effektiv kontrollieren oder dass Armenien oder seine Staatsangehörigen eine Mehrheitsbeteiligung an einem Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union erwerben oder dieses effektiv kontrollieren.

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

In dem Beschluss sind die Bedingungen anzugeben, die für die Erbringung der vereinbarten Dienste im Rahmen dieses Abkommens und für Dienste zwischen Drittstaaten und den Parteien gelten. Artikel 23 Absatz 11 gilt für den genannten Beschluss nicht.

ARTIKEL 7

Einhaltung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften

- (1) Bei Flügen in das, in dem und aus dem Hoheitsgebiet einer Partei sind die dort anwendbaren Rechts- und Verwaltungsvorschriften für den Einflug in ihr Hoheitsgebiet, den Betrieb in ihrem Hoheitsgebiet oder den Ausflug aus ihrem Hoheitsgebiet der im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge von den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei zu beachten.
- (2) Bei Flügen in das, in dem und aus dem Hoheitsgebiet einer Partei **sind die** für dieses Hoheitsgebiet geltenden **Rechts- und Verwaltungsvorschriften** **für** den Einflug in das, die Betätigung in dem oder den Ausflug aus dem Hoheitsgebiet von Fluggästen, Besatzungen, Gepäck, Fracht oder Post in Luftfahrzeugen (einschließlich Vorschriften über Einreise, Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne oder bei Postsendungen der hierfür geltenden Vorschriften) **von diesen Fluggästen und Besatzungen** (bzw. den in ihrem Namen handelnden Personen) sowie bei Gepäck, Fracht und Post von den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei **einzuhalten**.
- (3) Jede Partei gestattet den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei, auf ihrem Hoheitsgebiet Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, dass nur Personen, die im Besitz der erforderlichen Dokumente für die Einreise in oder die Durchreise durch das Hoheitsgebiet der anderen Partei sind, befördert werden.

ARTIKEL 8

Fairer Wettbewerb

(1) Die Parteien erkennen an, dass es ihr gemeinsames Ziel ist, ein von fairem Wettbewerb geprägtes Umfeld zu schaffen und dafür zu sorgen, dass die im Bereich von Luftverkehrsdiensten tätigen Unternehmen der beiden Parteien bei der Erbringung ihrer vereinbarten Luftverkehrsdienste auf den festgelegten Strecken unter fairen und gleichen Bedingungen im Wettbewerb zueinander stehen. Daher ergreifen die Parteien alle geeigneten Maßnahmen, um die uneingeschränkte Durchsetzung dieses Ziels zu gewährleisten.

(2) Die Parteien bekräftigen, dass ein freier, fairer und unverfälschter Wettbewerb wichtig ist, um die Ziele dieses Abkommens zu erreichen, und stellen fest, dass ein umfassendes Wettbewerbsrecht und eine unabhängige Wettbewerbsbehörde sowie eine solide und wirksame Durchsetzung ihrer jeweiligen Wettbewerbsvorschriften für die effiziente Erbringung von Luftverkehrsdiensten von Bedeutung sind. Das jeweils geltende Wettbewerbsrecht der Parteien, das die unter diesen Artikel fallenden Fragen behandelt, findet auf die Tätigkeiten der Luftfahrtunternehmen auf dem Hoheitsgebiet der jeweiligen Partei Anwendung. Die Parteien teilen das Ziel der Kompatibilität und Konvergenz des Wettbewerbsrechts und seiner wirksamen Anwendung. Bei der wirksamen Anwendung des Wettbewerbsrechts werden sie je nach Bedarf und sofern relevant kooperieren, unter anderem indem sie es ihren Luftfahrtunternehmen oder Staatsangehörigen gestatten, entsprechend ihrem jeweiligen Recht und ihrer jeweiligen Rechtsprechung Informationen zu einer wettbewerbsrechtlichen Maßnahme der Wettbewerbsbehörden der anderen Partei weiterzugeben.

(3) Keine Bestimmung dieses Abkommens beeinträchtigt, beschränkt oder gefährdet in irgendeiner Weise die Autorität und die Befugnisse der zuständigen Wettbewerbsbehörden und Gerichte der Parteien (und der Europäischen Kommission), und alle Angelegenheiten im Zusammenhang mit der Durchsetzung des Wettbewerbsrechts fallen weiterhin in die ausschließliche Zuständigkeit dieser Behörden und Gerichte. Jede von einer Partei auf der Grundlage dieses Artikels ergriffene Maßnahme lässt daher etwaige Maßnahmen der Behörden und Gerichte unberührt.

(4) Jede auf der Grundlage dieses Artikels ergriffene Maßnahme unterliegt der ausschließlichen Zuständigkeit der Parteien und richtet sich ausschließlich an die andere Partei oder die Unternehmen, die Luftverkehrsdienste aus den bzw. in die Parteien erbringen. Solche Maßnahmen können nicht Gegenstand eines Streitbeilegungsverfahrens im Sinne des Artikels 24 sein.

(5) Jede Partei vermeidet jede Form von Diskriminierung oder unlautere Praktiken, die die fairen und gleichen Chancen der im Bereich von Luftverkehrsdiensten tätigen Unternehmender anderen Partei im Wettbewerb um die Erbringung von Luftverkehrsdiensten beeinträchtigen würden.

(6) Keine Partei gewährt oder erlaubt Subventionen oder öffentliche Unterstützung für ihre Luftfahrtunternehmen, sofern diese den fairen und gleichberechtigten Wettbewerb bei der Erbringung von Luftverkehrsdiensten für die Luftfahrtunternehmen der anderen Partei beträchtlich einschränken würden. Unter diese Subventionen oder Unterstützungsleistungen fallen insbesondere (jedoch nicht ausschließlich): die Quersubventionierung, der Ausgleich von Betriebsverlusten, die Bereitstellung von Kapital, Finanzhilfen, Bürgschaften, Darlehen und Sicherheiten zu Vorzugsbedingungen, der Insolvenzschutz, der Forderungsverzicht, der Verzicht auf eine normale Verzinsung der eingesetzten öffentlichen Mittel, Steuererleichterungen oder Steuerbefreiungen, der Ausgleich für von öffentlichen Stellen auferlegte finanzielle Belastungen sowie ein diskriminierender oder nicht auf gewerblichen Kriterien beruhender Zugang zu Anlagen und Diensten der Flugsicherung oder der Flughäfen, zu Treibstoff, zur Bodenabfertigung, zu Sicherheitsdiensten, zu computergesteuerten Buchungssystemen, zur Zuweisung von Zeitnischen (Slots) oder zu anderen Anlagen und Diensten, die zur Erbringung von Luftverkehrsdiensten erforderlich sind.

(7) Gewährt eine Partei einem Luftfahrtunternehmen Subventionen oder sonstige Unterstützungsleistungen, so sorgt sie mit geeigneten Mitteln für Transparenz, indem sie zum Beispiel verlangt, dass das Luftfahrtunternehmen diese Subvention oder Unterstützung in seinen Büchern deutlich und getrennt ausweist.

(8) Jede Partei legt auf Ersuchen der anderen Partei dieser innerhalb einer angemessenen Frist die Finanzberichte der unter die Gerichtsbarkeit der ersten Partei fallenden Rechtspersonen vor sowie alle sonstigen Informationen, die die andere Partei billigerweise verlangen kann, um die Einhaltung der Bestimmungen dieses Artikels zu gewährleisten. Dabei kann es sich um detaillierte Informationen zu Subventionen oder Unterstützungsleistungen handeln. Diese Informationen können der Anforderung einer vertraulichen Behandlung durch die Partei, die um den Zugang zu den Informationen ersucht, unterworfen werden.

(9) Unbeschadet sonstiger Maßnahmen, die die zuständige Wettbewerbsbehörde oder das mit der Durchsetzung der in den Absätzen 5 und 6 genannten Vorschriften befasste Gericht ergreift,

- a) kann eine Partei, wenn sie zu der Erkenntnis gelangt, dass ein Luftfahrtunternehmen Opfer von Diskriminierung oder unlauteren Praktiken im Sinne der Absätze 5 und 6 ist und dass dieser Umstand nachgewiesen werden kann, ihre Beobachtungen der anderen Partei schriftlich mitteilen. Nachdem sie die andere Partei unterrichtet hat, kann sich eine Partei auch an die zuständigen, einschließlich nationalen, regionalen oder lokalen Behörden im Hoheitsgebiet der anderen Partei wenden, um die unter diesen Artikel fallende Angelegenheit zu erörtern. Zudem kann eine Partei die andere Partei zur Lösung des Problems um Konsultationen in dieser Angelegenheit ersuchen. Solche Konsultationen werden innerhalb von 30 Tagen nach Eingang des Ersuchens. In der Zwischenzeit tauschen die Parteien ausreichende Informationen aus, um die von einer Partei geäußerten Bedenken umfassend prüfen zu können;

- b) wenn die Parteien die Angelegenheit nicht im Wege der Konsultation binnen einer Frist von 30 Tagen ab Beginn der Konsultation regeln oder die Konsultation nicht innerhalb von 30 Tagen ab dem Zeitpunkt beginnt, zu dem das Ersuchen um eine Konsultation wegen eines mutmaßlichen Verstoßes gegen Absatz 5 oder gegen Absatz 6 eingegangen ist, hat die Partei, die um die Konsultation ersucht hat, das Recht, die Ausübung der mit diesem Abkommen gewährten Rechte durch die Luftfahrtunternehmen der anderen Partei auszusetzen, indem sie die Betriebsgenehmigung verweigert, zurückzieht oder aussetzt, oder indem sie die Ausübung dieser Rechte an von ihr für notwendig erachtete Bedingungen knüpft, oder indem sie Abgaben erhebt oder andere Maßnahmen ergreift. Jede auf der Grundlage dieses Absatzes ergriffene Maßnahme muss angemessen, verhältnismäßig und in ihrem Umfang und ihrer Dauer auf das unbedingt Notwendige beschränkt sein.

(10) Jede Partei wendet gemäß Absatz 2 das Kartellrecht wirksam an und untersagt den Luftfahrtunternehmen,

- a) zusammen mit anderen Luftfahrtunternehmen Vereinbarungen zu schließen, Entscheidungen zu treffen oder Verhaltensweisen abzustimmen, die die Luftverkehrsdienste in das oder aus dem Hoheitsgebiet dieser Partei beeinflussen 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, während die Verbraucher eine angemessene Beteiligung an den entstehenden Vorteilen erhalten, und dadurch i) den betreffenden Unternehmen keine Beschränkungen auferlegt werden, die für die Verwirklichung dieser Ziele nicht unerlässlich sind ii) den Luftfahrtunternehmen nicht die Möglichkeit gegeben wird, für einen erheblichen Teil der betreffenden Dienste die Konkurrenz auszuschalten, und
- b) eine beherrschende Stellung auszunutzen, um die Luftverkehrsdienste in das und aus dem Hoheitsgebiet dieser Partei zu beeinflussen.

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

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

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

ARTIKEL 9

Kommerzielle Möglichkeiten

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

(5) Die Luftfahrtunternehmen beider Parteien haben das Recht, im Hoheitsgebiet der anderen Partei Niederlassungen und Einrichtungen zu errichten, wenn diese Niederlassungen und Einrichtungen für die Erbringung von Luftverkehrsdiensten sowie zur Verkaufsförderung und zum Verkauf von Luftverkehrsdiensten und damit zusammenhängenden Leistungen notwendig sind, einschließlich des Rechts auf Verkauf und Ausstellung von Flugscheinen oder Luftfrachtbriefen des eigenen oder eines anderen Luftfahrtunternehmens.

(6) Die Luftfahrtunternehmen beider Parteien haben das Recht, nach Maßgabe der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der jeweils anderen Partei über Einreise, Aufenthalt und Beschäftigung, ihr eigenes Führungs-, Verkaufs-, technisches, Betriebs- und sonstiges Fachpersonal, das zur Unterstützung bei der Erbringung von Luftverkehrsdiensten erforderlich ist, in das Hoheitsgebiet der anderen Partei zu **bringen** und dort zu **unterhalten**. Beide Parteien erleichtern und beschleunigen bei Bedarf die Genehmigung von Anträgen auf Arbeitserlaubnis für Mitarbeiter, die gemäß den Bestimmungen dieses Absatzes in den Niederlassungen beschäftigt werden, einschließlich solcher Mitarbeiter, die bestimmte zeitlich befristete Aufgaben wahrnehmen, deren Dauer 90 Tage nicht übersteigt, vorbehaltlich der geltenden einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften.

(7) Unbeschadet des Unterabsatzes 2 hat jedes Luftfahrtunternehmen für die Bodenabfertigung im Hoheitsgebiet der anderen Partei das Recht,

- a) seine eigene Bodenabfertigung durchzuführen („Selbstabfertigung“) oder
- b) für die gesamte oder einen Teil der Bodenabfertigung unter den im Wettbewerb stehenden Anbietern **von Bodenabfertigungsdiensten**, einschließlich anderer Luftfahrunternehmen, auszuwählen, soweit diese Anbieter aufgrund der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der betreffenden Partei Zugang zum Markt haben und soweit sie auf dem Markt vertreten sind.

Die Rechte nach Unterabsatz 1 Buchstaben a und b unterliegen lediglich spezifischen Beschränkungen bei verfügbarem Raum oder verfügbaren Kapazitäten, 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, so sorgt die betreffende Partei dafür, dass alle derartigen Dienste allen Luftfahrtunternehmen zu gleichen und angemessenen Bedingungen zur Verfügung stehen; die Preise für diese Dienste werden nach geeigneten, objektiven, transparenten und diskriminierungsfreien Kriterien festgelegt.

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

(9) Jede Partei gewährleistet, dass ihre Vorschriften, Leitlinien und Verfahren für die Zuweisung von Zeitnischen an Flughäfen auf ihrem Hoheitsgebiet unabhängig, transparent, wirksam, diskriminierungsfrei und rasch angewandt werden.

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

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

(12) Die Luftfahrtunternehmen jeder Partei können örtliche Ausgaben, einschließlich Ausgaben für den Erwerb von Treibstoff und Flughafenentgelte, im Hoheitsgebiet der anderen Partei in Landeswährung bezahlen. Den Luftfahrtunternehmen jeder Partei steht es ferner frei, derartige Ausgaben im Hoheitsgebiet der anderen Partei in frei konvertierbaren Währungen zum Marktkurs bezahlen.

(13) Jedes Luftfahrtunternehmen hat das Recht, auf Verlangen örtliche Einnahmen in frei konvertierbare Währungen zu konvertieren und sie jederzeit in jeder Form aus dem Hoheitsgebiet der anderen Partei in das Land seiner Wahl zu überweisen. Die Konvertierung und die Überweisung werden dabei ohne Beschränkungen oder Besteuerung zu dem an dem Tag für Transaktionen und Überweisungen geltenden Marktkurs, an dem das Luftfahrtunternehmen den Erstantrag auf Überweisung stellt, unverzüglich gestattet; für Konvertierung und Überweisung werden keine anderen Gebühren erhoben als die normalerweise von den Banken für derartige Konvertierungen und Überweisungen erhobenen Gebühren.

(14) Für die Durchführung oder das Anbieten der unter dieses Abkommen fallenden Dienste kann jedes Luftfahrtunternehmen einer Partei Marketing-Kooperationsvereinbarungen, z. B. Blocked-Space- oder Code-Sharing-Vereinbarungen, treffen mit

- a) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen der Parteien
- b) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen eines Drittlandes und
- c) Boden-Beförderungsunternehmen (des Land- oder Seeverkehrs) eines beliebigen Landes,

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

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

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

17. Ungeachtet sonstiger Bestimmungen dieses Abkommens dürfen Luftfahrtunternehmen und indirekte Anbieter von Luftfrachtdiensten der Parteien ohne Einschränkung in Verbindung mit dem internationalen Luftverkehr jedes Verkehrsmittel zur Beförderung von Fracht am nach oder von beliebigen Punkten in den Hoheitsgebieten der Parteien oder in Drittländern benutzen, einschließlich der Beförderung nach und von allen international anerkannten Flughäfen mit Zolleinrichtungen und gegebenenfalls einschließlich des Rechts, Fracht unter Zollverschluss unter Beachtung der geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften zu befördern. Diese Fracht hat ungeachtet der Tatsache, ob sie am Boden oder in der Luft befördert wird, Zugang zur Abfertigung durch die Zollbehörden und zu Zolleinrichtungen am Flughafen. Die Luftfahrtunternehmen können wählen, ob sie die **Bodenbeförderung** selbst durchführen oder ob sie sie im Rahmen von Vereinbarungen mit anderen **Bodenbeförderungsanbietern** durchführen lassen, einschließlich der Beförderung am Boden durch andere Luftfahrtunternehmen und durch indirekte Anbieter von Luftfrachtverkehr. Derartige intermodalen Frachtdienste können zu einem einzigen durchgehenden Preis, der für die Beförderung in der Luft und am **Boden** gemeinsam gilt, angeboten werden, sofern die Versender über die Umstände einer solchen Beförderung nicht irregeführt werden.

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

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

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

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

ARTIKEL 10

Zölle und Steuern

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

b) nicht **auf die Kosten** für geleistete Dienste abstellen.

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

- a) **Bordvorräte**, die in das Hoheitsgebiet einer Partei eingeführt oder dort geliefert werden und innerhalb angemessener Grenzen zur Verwendung in abgehenden, im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen eines Luftfahrtunternehmens der anderen Partei an Bord genommen werden, auch wenn diese Vorräte auf dem Teil des Fluges über jenem Hoheitsgebiet verbraucht werden **sollen**,
- b) **Bodengerät** und Ersatzteile (einschließlich Motoren), die in das Hoheitsgebiet einer Partei zur Versorgung, Wartung oder Reparatur eines im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugs eines Luftfahrtunternehmens der anderen Partei eingeführt werden,
- c) **Treibstoff**, Schmierstoffe und technische Verbrauchsgüter, die zur Verwendung in einem im internationalen **Luftverkehr** eingesetzten Luftfahrzeug eines Luftfahrtunternehmens der anderen Partei in das Hoheitsgebiet einer Partei eingeführt oder dort geliefert werden, auch wenn sie auf dem Teil des Fluges über jenem Hoheitsgebiet verbraucht werden **sollen**, und
- d) Druckerzeugnisse entsprechend den Zollvorschriften der jeweiligen Partei, die in das Hoheitsgebiet einer Partei eingeführt oder dort geliefert werden und zur Verwendung in abgehenden, im **internationalen** Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen eines Luftfahrtunternehmens der anderen Partei an Bord genommen werden, auch wenn diese Erzeugnisse auf dem Teil des Fluges über jenem Hoheitsgebiet verwendet werden **sollen**.

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

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

(5) Die in diesem Artikel vorgesehenen Befreiungen werden auch gewährt, wenn die Luftfahrtunternehmen einer Partei mit einem anderen Luftfahrtunternehmen, dem von der anderen Partei ebenfalls derartige Befreiungen gewährt werden, einen Vertrag über die Ausleihe oder Überlassung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Gegenstände im Hoheitsgebiet der anderen Partei geschlossen hat.

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

(7) Gepäck und Fracht in direktem Transit durch das Hoheitsgebiet einer Partei sind von Steuern, Zöllen, Gebühren und ähnlichen Abgaben befreit, die nicht die Kosten für geleistete Dienste **abstellen**.

(8) Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Ausrüstungsgegenstände und Vorräte können auf Verlangen der Überwachung oder Kontrolle der zuständigen Behörden unterstellt werden.

(9) Die Bestimmungen dieses Abkommens berühren nicht den Bereich der Mehrwertsteuer (MwSt.).

(10) Dieses Abkommen lässt die Bestimmungen der jeweiligen Abkommen zwischen **EU-Mitgliedstaaten** und Armenien zur Vermeidung der Doppelbesteuerung von Einkommen und Kapital unberührt.

ARTIKEL 11

Nutzungsgebühren

(1) Vorbehaltlich der Übergangsbestimmungen des Anhangs I sorgen die Parteien dafür, dass ihre einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften und Verfahren den Luftverkehrsvorschriften und -standards entsprechen, die in Anhang II Teil A aufgeführt sind.

(2) Jede Partei gewährleistet, dass die Nutzungsgebühren, die ihre für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen von den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei für die Nutzung von Flugnavigations- und Flugverkehrskontrolldiensten erheben können, kostenbezogen und nicht diskriminierend sind. In jedem Fall dürfen die Bedingungen für die Festlegung derartiger Gebühren für die Luftfahrtunternehmen der anderen Partei nicht ungünstiger **sein** als die günstigsten Bedingungen, die anderen Luftfahrtunternehmen gewährt werden.

(3) Jede Partei gewährleistet, dass die Nutzungsgebühren, die ihre für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen von den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei für die Nutzung von Flughafeninfrastrukturen und -diensten, von Luftsicherheitseinrichtungen und -diensten und damit verbundenen Einrichtungen und Diensten erheben können – ausgenommen die Gebühren, die für die in Artikel 9 Absatz 7 genannten Dienste erhoben werden – nicht ungerechtfertigt diskriminierend, nicht diskriminierend aufgrund der Staatszugehörigkeit und gleichmäßig auf die Nutzerkategorien verteilt sind. Unbeschadet des Artikels 16 Absatz 1 bemessen sich diese Nutzungsgebühren nach den Vollkosten, die den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen durch die Bereitstellung angemessener Flughafen- und Luftsicherheitseinrichtungen und -dienste auf dem Flughafen oder an Flughäfen mit einem gemeinsamen Gebührensystem entstehen, gehen aber nicht darüber hinaus. 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 Erhebung dieser Nutzungsgebühren für die Luftfahrtunternehmen der anderen Partei nicht ungünstiger sein als die günstigsten Bedingungen, die anderen Luftfahrtunternehmen zum Zeitpunkt der Gebührenerhebung gewährt werden.

(4) Jede Partei schreibt vor, dass zwischen den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen in ihrem Hoheitsgebiet 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 gemäß den Grundsätzen der Absätze 2 und 3 möglicherweise erforderlich sind. Jede Partei gewährleistet, dass die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen die Nutzer rechtzeitig über alle Vorschläge zur Änderung der Nutzungsgebühren unterrichten, um ihnen die Möglichkeit zur vorherigen Stellungnahme zu geben.

ARTIKEL 12

Flugpreise und Luftfrachtraten

- (1) Jede Partei erlaubt den Luftfahrtunternehmen der Parteien die freie Preisbildung bei Flugpreisen und Luftfrachtraten auf der Grundlage eines freien und fairen Wettbewerbs.
- (2) Jede Partei kann verlangen, dass die Luftfahrtunternehmen beider Parteien in nicht diskriminierender Weise ihren zuständigen Behörden in vereinfachter Form und allein zu Informationszwecken die für Luftverkehrsdienste aus ihrem Hoheitsgebiet angebotenen Flugpreise und Luftfrachtraten melden. Eine solche Meldung der Luftfahrtunternehmen wird frühestens zum Zeitpunkt des ersten Angebots eines Flugpreises oder einer Luftfrachtrate verlangt.
- (3) Die zuständigen Behörden können Diskussionen über Themen wie Anforderungen an und Verfahren der Meldung der Flugpreise und Luftfrachtraten sowie der Preise abhalten, die möglicherweise ungerechtfertigt, unangemessen, diskriminierend oder subventioniert sind.

ARTIKEL 13

Statistiken

- (1) Die Parteien übermitteln einander auf nichtdiskriminierende Weise verfügbare Statistiken zu den im Rahmen dieses Abkommens durchgeführten Luftverkehrsdiensten, wie sie nach ihren Rechts- und Verwaltungsvorschriften vorgeschrieben sind und nach vernünftigem Ermessen verlangt werden können.

(2) Die Parteien arbeiten unter anderem im Gemeinsamen Ausschusses zusammen, um den Austausch statistischer Informationen untereinander zum Zwecke der Beobachtung der Entwicklung der Luftverkehrsdienste im Rahmen dieses Abkommens zu erleichtern.

TITEL II

REGULIERUNGSZUSAMMENARBEIT

ARTIKEL 14

Flugsicherheit

(1) Vorbehaltlich der Übergangsbestimmungen des Anhangs I sorgen die Parteien dafür, dass ihre einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften und Verfahren den Luftverkehrsvorschriften und -standards entsprechen, die in Anhang II Teil B aufgeführt sind.

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

Der Übergang Armeniens zur Einhaltung der Luftverkehrsvorschriften und -standards des Anhangs II Teil B unterliegt der fortlaufenden Überwachung und regelmäßigen Bewertungen, die von der Europäischen Union in Zusammenarbeit mit Armenien durchgeführt werden.

Sobald Armenien davon überzeugt ist, dass es die Luftverkehrsvorschriften und -standards des Anhangs II Teil B erfüllt, teilt es der Europäischen Union mit, dass eine Bewertung vorgenommen werden sollte.

Wenn Armenien den Luftverkehrsvorschriften und -standards des Anhangs II Teil B in vollem Umfang nachgekommen ist, legt der Gemeinsame Ausschuss den genauen Status und die genauen Bedingungen für die Beteiligung Armeniens an der Europäischen Agentur für Flugsicherheit und für seinen Beobachterstatus fest.

(3) Die Parteien stellen sicher, dass Luftfahrzeuge, die bei einer Partei registriert sind, bei Verdacht auf Verstoß gegen nach dem Abkommen erlassene internationale Flugsicherheitsstandards bei der Landung auf Flughäfen der anderen Partei, die dem internationalen Luftverkehr offen stehen, Vorfeldinspektionen an Bord und außen am Luftfahrzeug durch die zuständigen Behörden dieser anderen Partei unterzogen werden, um sowohl die Gültigkeit der Luftfahrzeugdokumente und der Dokumente der Besatzung als auch den augenscheinlichen Zustand des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung zu prüfen.

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

- (5) Die zuständigen Behörden einer Partei ergreifen unverzüglich alle angemessenen Maßnahmen, wenn sie feststellen, dass
- a) ein Luftfahrzeug, ein Erzeugnis oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs möglicherweise die Mindeststandards nach dem Abkommen oder die Luftverkehrsvorschriften und -standards des Anhangs II Teil B – je nachdem, welche Vorschriften anwendbar sind – nicht erfüllt,
 - b) ernste Bedenken bestehen, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs die Mindeststandards nach dem Abkommen oder die Luftverkehrsvorschriften und -standards des Anhangs II Teil B – je nachdem, welche Vorschriften anwendbar sind – nicht erfüllt, oder
 - c) ernste Bedenken bestehen, dass die Mindeststandards nach dem Abkommen oder die Luftverkehrsvorschriften und -standards des Anhangs II Teil B – je nachdem, welche Vorschriften anwendbar sind – nicht wirksam aufrechterhalten und verwaltet werden.
- (6) Ergreift eine Partei Maßnahmen nach Absatz 5, so unterrichtet sie unverzüglich die andere Partei davon und begründet ihre Maßnahmen.
- (7) Von einer Partei nach Absatz 5 getroffene Maßnahmen werden eingestellt, wenn die Grundlage für ihr Ergreifen nicht mehr gegeben ist.

ARTIKEL 15

Luftsicherheit

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

- (2) Armenien kann gemäß den in Anhang II Teil C aufgeführten einschlägigen Rechtsvorschriften der Europäischen Union für die Luftsicherheit einer Inspektion durch die Europäische Kommission unterzogen werden. Die Parteien führen die notwendigen Verfahren für den Austausch von Informationen über die Ergebnisse solcher Luftsicherheitsinspektionen ein.

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

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

(5) Die Parteien handeln im Rahmen ihrer beiderseitigen Beziehungen entsprechend den von der ICAO festgelegten internationalen Richtlinien und Empfehlungen für die Luftsicherheit, soweit in den Luftsicherheitsvorschriften und -standards des Anhangs II Teil C keine einschlägigen Bestimmungen enthalten sind. Beide Parteien schreiben vor, dass die Halter von in ihren Registern eingetragenen Luftfahrzeugen sowie die Halter von Luftfahrzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet haben, und die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet entsprechend diesen Luftsicherheitsbestimmungen handeln.

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

(7) Unter umfassender Berücksichtigung und Wahrung der Souveränität der Parteien kann eine Partei zur Abwendung einer konkreten Bedrohung der Luftsicherheit Sicherheitsmaßnahmen für den Einflug in sein Hoheitsgebiet sowie Sofortmaßnahmen ergreifen, die der anderen Partei unverzüglich mitgeteilt werden sollten. Jede Partei prüft wohlwollend jedes Ersuchen der anderen Partei, angemessene besondere Sicherheitsmaßnahmen zu ergreifen, wobei die erste Partei die von der anderen Partei bereits ergriffenen Sicherheitsmaßnahmen und den von dieser gegebenenfalls dargelegten Standpunkt berücksichtigt. Beide Parteien erkennen jedoch an, dass dieser Artikel in keiner Weise die Möglichkeit einer Partei einschränkt, einem Flug den Einflug in ihr Hoheitsgebiet zu verweigern, den sie als Bedrohung für ihre Sicherheit ansieht. Außer bei Notfällen, in denen das vernünftigerweise nicht möglich ist, unterrichtet jede Partei die andere Partei im Voraus über besondere Sicherheitsmaßnahmen, deren Einführung sie beabsichtigt und die wesentliche finanzielle oder betriebliche Auswirkungen auf die nach diesem Abkommen erbrachten Luftverkehrsdienste haben könnten. Jede Partei kann nach Artikel 23 eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beantragen, um solche Sicherheitsmaßnahmen zu erörtern.

- (8) Bei Eintreten oder Gefahr des Eintretens einer widerrechtlichen Inbesitznahme von zivilen Luftfahrzeugen oder sonstiger widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste oder Besatzungen, von Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen unterstützen die Parteien einander durch Erleichterung der Kommunikation und sonstige geeignete Maßnahmen, die der schnellen und sicheren Beendigung eines solchen Zwischenfalls oder einer solchen Bedrohung dienen.
- (9) Jede Partei ergreift alle nach ihrem Erachten praktikablen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass ein Luftfahrzeug, das widerrechtlich in Besitz genommen wurde oder gegen das eine sonstige widerrechtliche Handlung verübt wurde, und das sich in ihrem Hoheitsgebiet am Boden befindet, am Boden festgehalten wird, sofern ein Weiterflug nicht wegen der alles andere überragenden Pflicht zum Schutz von Menschenleben erforderlich ist. Wann immer es praktikabel ist, sind solche Maßnahmen auf der Grundlage gegenseitiger Konsultationen zu treffen.
- (10) Hat eine Partei berechtigten Grund zu der Annahme, dass die andere Partei von den Luftsicherheitsbestimmungen dieses Artikels abweicht, beantragt diese Partei sofortige Konsultationen mit der anderen Partei. Solche Konsultationen werden innerhalb von 30 Tagen nach Eingang des Ersuchens aufgenommen.
- (11) Unbeschadet des Artikels 5 stellt die Tatsache, dass innerhalb von 30 Tagen nach Beginn dieser Konsultationen oder gegebenenfalls eines vereinbarten längeren Zeitraums keine zufriedenstellende Einigung erzielt werden konnte, einen Grund dafür dar, die Betriebsgenehmigung von Luftfahrtunternehmen der anderen Partei zu verweigern, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen.
- (12) Wenn eine unmittelbare und außergewöhnliche Bedrohung es erfordert, kann eine Partei vorläufige Sofortmaßnahmen treffen.
- (13) Die nach Absatz 11 getroffenen Maßnahmen werden eingestellt, wenn die andere Partei den Bestimmungen dieses Artikels nachgekommen ist.

ARTIKEL 16

Flugverkehrsmanagement

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

- (2) Die Parteien arbeiten im Bereich des Flugverkehrsmanagements mit dem Ziel der Ausweitung des einheitlichen europäischen Luftraums auf Armenien zusammen, um die derzeitigen Sicherheitsstandards und die Gesamteffizienz des allgemeinen Flugbetriebs in Europa zu steigern, die Flugsicherungskapazität zu optimieren, Verspätungen zu minimieren und die Umwelteffizienz zu erhöhen. Zu diesem Zweck erhält Armenien im Ausschuss für den einheitlichen europäischen Luftraum und in anderen mit dem einheitlichen europäischen Luftraum befassten Gremien ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Abkommens Beobachterstatus. Der Gemeinsame Ausschuss ist für die Beobachtung und Erleichterung der Zusammenarbeit im Bereich des Flugverkehrsmanagements zuständig.

- (3) Um die Anwendung der Rechtsvorschriften für den einheitlichen europäischen Luftraum in ihren Hoheitsgebieten zu erleichtern,
 - a) ergreift Armenien die erforderlichen Maßnahmen, um seine institutionellen Strukturen und Aufsichtsstrukturen für Flugsicherungsdienste und das Flugverkehrsmanagement an die Anforderungen des einheitlichen europäischen Luftraums anzupassen;

- b) errichtet Armenien insbesondere eine eigene nationale Aufsichtsbehörde, die zumindest funktionell unabhängig von den Flugsicherungsdienstleistern ist;
- c) assoziiert die Europäische Union Armenien bei den einschlägigen operationellen Initiativen in den Bereichen Flugsicherungsdienste, Luftraum und Interoperabilität, die sich aus dem einheitlichen europäischen Luftraum ergeben, unter anderem durch
 - i) die Prüfung der Möglichkeit der Zusammenarbeit mit oder der Assoziierung mit einem funktionalen Luftraumblock bzw. der Schaffung eines neuen Luftraumblocks;
 - ii) die Teilnahme an den Netzfunktionen des einheitlichen europäischen Luftraums;
 - iii) die Ausrichtung an den SESAR-Errichtungsplänen;
 - iv) die Verbesserung der Interoperabilität;
- d) trifft Armenien die erforderlichen Maßnahmen zur Umsetzung des Leistungssystems der Europäischen Union, mit dem Ziel, die allgemeine Effizienz der Flüge zu erhöhen, die Kosten zu senken und die Sicherheit und Kapazität der bestehenden Systeme zu verbessern.

ARTIKEL 17

Umweltschutz

- (1) Vorbehaltlich der Übergangsbestimmungen des Anhangs I sorgen die Parteien dafür, dass ihre einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften und Verfahren den Luftverkehrsvorschriften und -standards entsprechen, die in Anhang II Teil E aufgeführt sind.
- (2) Die Parteien bekräftigen die Notwendigkeit, die Umwelt durch die Förderung einer nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrs zu schützen. Die Parteien beabsichtigen, bei der Ermittlung der mit den Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt zusammenhängenden Herausforderungen zusammenzuarbeiten.
- (3) Die Parteien erkennen an, wie wichtig es ist, bei der Untersuchung und Minimierung der Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt entsprechend den Zielen dieses Abkommens zusammenzuarbeiten.
- (4) Die Parteien erkennen ferner die Bedeutung der Bekämpfung des Klimawandels und damit der Eindämmung der mit dem Luftverkehr verbundenen Treibhausgasemissionen sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene an. Sie kommen überein, die Zusammenarbeit in diesen Fragen zu intensivieren, auch durch einschlägige multilaterale Übereinkünfte, insbesondere durch die Umsetzung der auf der 39. ICAO-Versammlung vereinbarten globalen marktgestützten Maßnahme und die Nutzung des – durch Artikel 6 Absatz 4 des im Rahmen des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen geschlossenen Pariser Übereinkommens eingeführten – Mechanismus für die Entwicklung von internationalen marktgestützten Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Luftverkehr sowie aller sonstigen Aspekte jenes Artikels, die von besonderer Relevanz für die Emissionen im internationalen Luftverkehr sind.

- (5) Die Parteien verpflichten sich zum Austausch von Informationen und zur regelmäßigen direkten Kommunikation und zum regelmäßigen direkten Dialog zwischen Experten mit dem Ziel, die Zusammenarbeit bei der Begrenzung der Umweltauswirkungen des Luftverkehrs beispielsweise in folgenden Bereichen zu stärken:
- a) Erforschung und Entwicklung umweltfreundlicher Luftfahrttechnologien;
 - b) Innovationen beim Flugverkehrsmanagement zur Verringerung der Umweltauswirkungen des Luftverkehrs;
 - c) Erforschung und Entwicklung neuer, nachhaltiger Treibstoffe für die Luftfahrt;
 - d) Fragen der Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt und der Verringerung der klimarelevanten Emissionen dieses Sektors und
 - e) Lärminderung und -überwachung mit dem Ziel, die Umweltauswirkungen des Luftverkehrs zu verringern.
- (6) Die Parteien verpflichten sich ferner, entsprechend ihren Rechten und Pflichten aus multilateralen Umweltvereinbarungen, die Zusammenarbeit – auch im finanziellen und technischen Bereich – bei den Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen aus dem internationalen Luftverkehr wirksam zu verstärken.
- (7) Die Parteien erkennen die Notwendigkeit an, geeignete Maßnahmen zur Vermeidung oder Bewältigung der Umweltauswirkungen des Luftverkehrs zu ergreifen, sofern diese Maßnahmen mit ihren Rechten und Pflichten nach dem Völkerecht uneingeschränkt vereinbar sind.

ARTIKEL 18

Haftung von Luftfahrtunternehmen

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

ARTIKEL 19

Verbraucherschutz

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

ARTIKEL 20

Computergesteuerte Buchungssysteme

(1) Vorbehaltlich der Übergangsbestimmungen des Anhangs I sorgen die Parteien dafür, dass ihre einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften und Verfahren den Luftverkehrsvorschriften und -standards entsprechen, die in Anhang II Teil A aufgeführt sind.

- (2) Anbieter computergesteuerter Buchungssysteme (computerised reservation systems, im Folgenden „CRS“), die im Hoheitsgebiet einer Partei tätig sind, haben das Recht, ihre CRS in Reiseagenturen oder -unternehmen, deren Hauptgeschäftstätigkeit der Vertrieb reisebezogener Produkte im Hoheitsgebiet der anderen Partei ist, einzuführen, zu unterhalten und frei zur Verfügung zu stellen, sofern jedes CRS den einschlägigen regelungsbezogenen Anforderungen der anderen Partei entspricht.
- (3) Jede Partei annulliert alle bestehenden Anforderungen, die den freien Zugang der CRS der einen Partei zum Markt der anderen Partei beschränken oder auf andere Weise den Wettbewerb beeinträchtigen könnten. Die Parteien legen keine derartigen Anforderungen fest.
- (4) Keine Partei erlegt in ihrem Hoheitsgebiet CRS-Verkäufern der anderen Partei andere Anforderungen an CRS-Anzeigeschirme auf oder lässt diese zu, als sie für ihre eigenen CRS-Verkäufer oder ein anderes auf ihrem Markt vertretenes CRS gelten. Keine Partei verhindert den Abschluss von **Vereinbarungen** zwischen CRS-Verkäufern, deren Anbietern und Kunden **über** den Austausch von Informationen über Reisedienste, die die Anzeige umfassender, unvoreingenommener Informationen für die Verbraucher erleichtern, oder **über** die Erfüllung rechtlicher Anforderungen an neutrale Anzeigeschirme.
- (5) Die Parteien stellen sicher, dass Eigentümer und Betreiber von CRS einer Partei, die die einschlägigen regulatorischen Anforderungen der anderen Partei erfüllen, das gleiche Recht auf Eigentum an CRS im Hoheitsgebiet der anderen Partei haben wie die Eigentümer und Betreiber aller anderen auf dem Markt dieser Partei vertretenen CRS.

ARTIKEL 21

Soziale Aspekte

- (1) Vorbehaltlich der Übergangsbestimmungen des Anhangs I sorgen die Parteien dafür, dass ihre geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften und Verfahren den Luftverkehrsvorschriften und -standards entsprechen, die in Anhang II Teil G aufgeführt sind.
- (2) Die Parteien erkennen an, wie wichtig es ist, die Auswirkungen dieses Abkommens auf die Arbeit, die Beschäftigung und die Arbeitsbedingungen zu berücksichtigen. Die Parteien verpflichten sich zur Zusammenarbeit in Arbeitsfragen, die sich aus diesem Abkommen ergeben, unter anderem bei den Auswirkungen auf die Beschäftigung, den grundlegenden Arbeitsrechten, den Arbeitsbedingungen, dem Sozialschutz und dem sozialen Dialog.
- (3) Die Parteien fördern durch ihre Rechts- und Verwaltungsvorschriften und ihre Praxis ein hohes Maß an Sozial- und Arbeitsschutz im Zivilluftfahrtsektor.
- (4) Die Parteien erkennen die Bedeutung des Nutzens an, der sich aus den erheblichen wirtschaftlichen Vorteilen offener, wettbewerblicher Märkte in Verbindung mit hohen Arbeitsstandards für die Arbeitnehmer ergibt. Die Parteien setzen dieses Abkommen in einer Weise um, die hohe Arbeitsstandards unabhängig vom Eigentum oder der Art des betreffenden Luftfahrtunternehmens begünstigt, und gewährleistet, dass die in ihren jeweiligen Rechts- und Verwaltungsvorschriften festgelegten Rechte und Grundsätze nicht verletzt, sondern wirksam durchgesetzt werden.

(5) Die Parteien verpflichten sich zur Förderung und wirksamen Umsetzung grundlegender und international anerkannter arbeitsrechtlicher Standards in ihren Rechtsvorschriften und in ihrer Praxis, wie sie in den Kernarbeitsnormen der grundlegenden Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation, die von Armenien und den EU-Mitgliedstaaten ratifiziert wurden, festgelegt sind.

(6) Die Parteien verpflichten sich auch zur Förderung sonstiger international anerkannter Normen und Vereinbarungen im Sozial- und Arbeitsbereich, die für den Sektor der Zivilluftfahrt relevant sind, sowie zu deren wirksamer Umsetzung und Durchsetzung in ihrem jeweiligen einzelstaatlichen Recht.

(7) Jede Partei kann die Einberufung einer Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beantragen, um von ihr als wichtig erachtete arbeitsrechtliche Fragen zu erörtern.

TITEL III

INSTITUTIONELLE UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN

ARTIKEL 22

Auslegung und Durchsetzung

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

- (2) Jede Partei ist für eine ordnungsgemäße Durchsetzung dieses Abkommens in ihrem Hoheitsgebiet verantwortlich.
- (3) Jede Partei stellt gemäß ihren geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften der anderen Partei alle notwendigen Informationen zur Verfügung und leistet ihr die erforderliche Unterstützung bei Untersuchungen zu möglichen Verstößen, die diese Partei im Rahmen ihrer Zuständigkeiten nach diesem Abkommen durchführt.
- (4) Handelt eine Partei im Rahmen der ihr durch das Abkommen übertragenen Befugnisse in Angelegenheiten, die Interessen der anderen Partei berühren und die zuständigen Behörden oder Unternehmen dieser Partei betreffen, so werden die zuständigen Behörden der anderen Partei umfassend unterrichtet und erhalten Gelegenheit zur Stellungnahme, bevor eine endgültige Entscheidung getroffen wird.
- (5) Soweit die Bestimmungen dieses Abkommens und die Bestimmungen der in Anhang II aufgeführten Rechtsakte **materiell** mit den entsprechenden Regeln der EU-Verträge und den in Anwendung der EU-Verträge erlassenen Rechtsvorschriften genau übereinstimmen, sind diese Bestimmungen bei ihrer Umsetzung und Anwendung in Übereinstimmung mit den einschlägigen Urteilen, Beschlüssen und Entscheidungen des Gerichtshofs und der Europäischen Kommission auszulegen.

ARTIKEL 23

Gemeinsamer Ausschuss

- (1) Es wird ein Gemeinsamer Ausschuss aus Vertretern der Parteien eingesetzt. Er überwacht die Verwaltung dieses Abkommens und gewährleistet seine ordnungsgemäße Anwendung. Er spricht Empfehlungen aus und fasst in den in diesem Abkommen ausdrücklich vorgesehenen Fällen Beschlüsse.
- (2) Der Gemeinsame Ausschuss handelt und beschließt einvernehmlich. Die Beschlüsse des Gemeinsamen Ausschusses sind für die Parteien bindend.
- (3) Der Gemeinsame Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.
- (4) Der Gemeinsame Ausschuss tritt bei Bedarf, mindestens jedoch einmal jährlich, zusammen. Jede Partei kann die Einberufung einer Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beantragen.
- (5) Eine Partei kann eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beantragen, um Lösungen für Fragen nach der Auslegung und Anwendung dieses Abkommens zu finden. Eine solche Sitzung beginnt so bald wie möglich, spätestens jedoch zwei Monate nach Eingang des Antrags, soweit von den Parteien nicht anders beschlossen.
- (6) Zur ordnungsgemäßen Durchführung dieses Abkommens tauschen die Parteien Informationen aus und halten auf Antrag einer Partei Konsultationen im Gemeinsamen Ausschuss ab.

(7) Auf der Grundlage der in Artikel 3 gewährten Rechte bestätigt der Gemeinsame Ausschuss per Beschluss die von der Europäischen Union durchgeführte Bewertung der Umsetzung und Anwendung der EU-Rechtsvorschriften durch Armenien gemäß Anhang I Absatz 1.

(8) Gemäß Artikel 6 prüft der Gemeinsame Ausschuss Fragen im Zusammenhang mit Investitionen in Luftfahrtunternehmen der Parteien und mit Änderungen bei der wirksamen Kontrolle über die Luftfahrtunternehmen der Parteien.

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

(10) Der Gemeinsame Ausschuss baut ferner die Zusammenarbeit aus, insbesondere durch:

- a) die Überprüfung der Marktbedingungen für Luftverkehrsdienste im Rahmen dieses Abkommens;
- b) die Erörterung und möglichst effektive Lösung von Problemen im Zusammenhang mit der Ausübung der Geschäftstätigkeit und den in Artikel 9 genannten kommerziellen Möglichkeiten, die unter anderem den Marktzugang und den reibungslosen Betrieb der Luftverkehrsdienste im Rahmen dieses Abkommens behindern könnten, als Mittel zur Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs, der Konvergenz im Regulierungsbereich und der Minimierung des Regelungsaufwands beim Betrieb von Luftverkehrsdiensten;

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

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

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

ARTIKEL 24

Streitbeilegung und Schiedsverfahren

(1) Streitigkeiten im Zusammenhang mit der Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens, die nicht unter Artikel 8 fallen und sich nicht durch eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beilegen lassen, können auf Antrag einer der Parteien nach den Verfahren dieses Artikels einem Schiedsverfahren unterworfen werden.

(2) Das Schiedsersuchen ist schriftlich an die andere Partei zu richten. Die Beschwerdeführerin nennt in ihrem Ersuchen die strittige Maßnahme und erklärt deutlich, inwiefern die Maßnahme ihrer Auffassung nach nicht mit diesem Abkommen vereinbar ist.

- (3) Wenn die Parteien nichts anderes beschließen, erfolgt das Schiedsverfahren durch ein Schiedsgericht aus drei Schiedsrichtern, das wie folgt zusammengesetzt ist:
- a) Jede Partei benennt innerhalb von 20 Tagen nach Eingang eines Schiedsersuchens einen Schiedsrichter. Innerhalb von 30 Tagen nach Benennung der beiden Schiedsrichter benennen diese einvernehmlich einen dritten Schiedsrichter, der den Vorsitz des Schiedsgerichts übernimmt.
 - b) Hat eine Partei keinen Schiedsrichter benannt oder wird der dritte Schiedsrichter nicht gemäß Buchstabe a benannt, kann eine Partei den Präsidenten des ICAO-Rates ersuchen, den bzw. die erforderlichen Schiedsrichter innerhalb von 30 Tagen nach Eingang dieses Ersuchens zu benennen. Handelt es sich bei dem Präsidenten des ICAO-Rates um einen Staatsangehörigen Armeniens oder eines EU-Mitgliedstaats, so nimmt der dienstälteste Vizepräsident des ICAO-Rates, der kein Staatsangehöriger Armeniens oder eines EU-Mitgliedstaats ist, die Benennung vor.
- (4) Die Einsetzung des Schiedsgerichts ist der Tag, an dem der letzte der drei Schiedsrichter gemäß den vom Gemeinsamen Ausschuss festzulegenden Verfahren seine Benennung annimmt.
- (5) Auf Antrag einer Partei entscheidet das Schiedsgericht innerhalb von zehn Tagen nach seiner Einsetzung vorab, ob es die Angelegenheit für dringlich hält.
- (6) Auf Antrag einer Partei kann das Schiedsgericht die andere Partei anweisen, bis zu seiner endgültigen Entscheidung vorübergehende Abhilfemaßnahmen zu ergreifen.

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

(8) Eine Partei kann das Schiedsgericht innerhalb von 14 Tagen nach Übermittlung des Zwischenberichts schriftlich ersuchen, bestimmte Aspekte des Berichts zu überprüfen.

(9) In dringenden Fällen bemüht sich das Schiedsgericht nach besten Kräften, seinen Zwischenbericht binnen 45 Tagen, spätestens jedoch 60 Tage nach dem Tag seiner Einsetzung vorzulegen. Eine Partei kann das Schiedsgericht innerhalb von sieben Tagen nach Übermittlung des Zwischenberichts schriftlich ersuchen, **bestimmte** Aspekte des Berichts zu überprüfen. Nach Prüfung der schriftlichen Stellungnahmen der Parteien zum Zwischenbericht kann das Schiedsgericht seinen Bericht ändern und für zweckdienlich erachtete weitere Prüfungen vornehmen. Die Feststellungen des endgültigen Schiedsspruchs enthalten eine ausreichende Erörterung der bei der Zwischenprüfung vorgelegten Argumentation sowie klare Antworten auf die Fragen und Anmerkungen der Parteien.

(10) Binnen 120 Tagen **nach** dem Tag seiner Einsetzung teilt das Schiedsgericht den Parteien seinen endgültigen Schiedsspruch mit. Ist das Schiedsgericht der Auffassung, dass es diese Frist nicht einhalten kann, so teilt der Vorsitzende des Schiedsgerichts das den Parteien schriftlich unter Angabe der Gründe für die Verzögerung sowie des Datums mit, an dem das Schiedsgericht seinen Schiedsspruch vorzulegen beabsichtigt. Der Schiedsspruch wird auf keinen Fall später als 150 Tage nach dem Tag der Einsetzung des Schiedsgerichts übermittelt.

(11) In dringenden Fällen bemüht sich das Schiedsgericht nach besten Kräften, seinen Schiedsspruch binnen 60 Tagen **nach** dem Tag seiner Einsetzung vorzulegen. Ist das Schiedsgericht der Auffassung, dass es diese Frist nicht einhalten kann, so teilt der Vorsitzende des Schiedsgerichts das den Parteien schriftlich unter Angabe der Gründe für die Verzögerung sowie des Datums mit, an dem das Schiedsgericht seinen Schiedsspruch vorzulegen beabsichtigt. Der Schiedsspruch wird auf keinen Fall später als 75 Tage nach dem Tag der Einsetzung des Schiedsgerichts übermittelt.

(12) Die Parteien können binnen zehn Tagen nach seiner Übermittlung einen Antrag auf Erläuterung des endgültigen Schiedsspruchs stellen; die Erläuterungen müssen binnen 15 Tagen nach einem solchen Antrag vorgelegt werden.

(13) Gelangt das Schiedsgericht zu der Auffassung, dass ein Verstoß gegen dieses Abkommen vorliegt, und folgt die verantwortliche Partei binnen 40 Tagen nach Vorlage des endgültigen Schiedsspruchs des Gerichts diesem nicht oder gelangt sie mit der anderen Partei innerhalb dieser Frist nicht zu einer für beide Seiten zufriedenstellenden Einigung, so kann die andere Partei vergleichbare Vorteile, die sich aus diesem Abkommen ergeben, so lange zurückhalten oder die Umsetzung dieses Abkommens teilweise oder gegebenenfalls gänzlich aussetzen, bis die für den Verstoß verantwortliche Partei dem endgültigen Schiedsspruch des Gerichts Folge leistet oder die Parteien zu einer für beide Seiten zufriedenstellenden Einigung gelangt sind.

ARTIKEL 25

Schutzmaßnahmen

- (1) Ist eine Partei der Auffassung, dass die andere Partei eine Verpflichtung aus diesem Abkommen nicht erfüllt hat, so kann sie geeignete Schutzmaßnahmen treffen. Die Schutzmaßnahmen sind in ihrem Umfang 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 am wenigsten beeinträchtigen.
- (2) Eine Partei, die Schutzmaßnahmen in Erwägung zieht, unterrichtet die andere Partei über den Gemeinsamen Ausschuss und übermittelt alle einschlägigen Informationen.
- (3) Die Parteien nehmen unverzüglich Konsultationen im Gemeinsamen Ausschuss auf, um eine für alle annehmbare Lösung zu finden.
- (4) Unbeschadet des Artikels 4 Absatz 1 Buchstabe c und des Artikels 5 Absatz 1 Buchstabe c darf die betreffende Partei erst nach Ablauf eines Monats nach der Unterrichtung gemäß Absatz 2 Schutzmaßnahmen ergreifen, sofern nicht das Konsultationsverfahren nach Absatz 3 vor Ablauf dieser Frist abgeschlossen wurde.
- (5) Die betreffende Partei unterrichtet den Gemeinsamen Ausschuss unverzüglich über die getroffenen Maßnahmen und übermittelt alle einschlägigen Informationen.
- (6) Alle aufgrund dieses Artikels getroffenen Maßnahmen werden beendet, sobald die Partei, die einer Verpflichtung nicht nachgekommen ist, die Bestimmungen dieses Abkommens erfüllt.

ARTIKEL 26

Verhältnis zu anderen Übereinkünften

- (1) Während der vorläufigen Anwendung dieses Abkommens gemäß Artikel 30 werden die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens bestehenden bilateralen Abkommen und Vereinbarungen zwischen Armenien und EU-Mitgliedstaaten – mit den in Absatz 2 des vorliegenden Artikels vorgesehenen Ausnahmen – ausgesetzt.
- (2) Ungeachtet der Absätze 1 und 3 und sofern keine Diskriminierung zwischen Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union aufgrund der Staatszugehörigkeit stattfindet,
- a) können bestehende Rechte und günstigere Bestimmungen oder Behandlungen von Eigentum, Verkehrsrechten, Kapazität, Flugfrequenzen, Art oder Wechsel von Luftfahrzeugen, Code-Sharing und Preisen im Rahmen der bilateralen Abkommen oder Vereinbarungen zwischen Armenien und EU-Mitgliedstaaten, die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens gelten und nicht von diesem Abkommen erfasst sind oder unter dem Gesichtspunkt der Freiheiten für die betreffenden Luftfahrtunternehmen günstiger bzw. flexibler als im Rahmen dieses Abkommens sind, weiter gelten;
 - b) sind Streitigkeiten zwischen den Parteien darüber, ob Bestimmungen oder Behandlungen im Rahmen bilateraler Abkommen oder Vereinbarungen zwischen Armenien und EU-Mitgliedstaaten günstiger oder flexibler sind, im Rahmen des Streitbeilegungsverfahrens nach Artikel 24 zu regeln. Meinungsverschiedenheiten zum Verhältnis zwischen konkurrierenden Bestimmungen oder Behandlungen sind ebenfalls im Rahmen des Streitbeilegungsverfahrens nach Artikel 24 beizulegen.

(3) Ab Inkrafttreten dieses Abkommens gemäß Artikel 30 und vorbehaltlich des Absatzes 2 des vorliegenden Artikels gehen die Bestimmungen dieses Abkommens den einschlägigen Bestimmungen der zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens bestehenden bilateralen Abkommen und Vereinbarungen zwischen Armenien und EU-Mitgliedstaaten vor.

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

ARTIKEL 27

Änderungen

(1) Änderungen dieses Abkommens können von den Parteien nach Konsultationen gemäß Artikel 23 vereinbart werden. Die Änderungen treten gemäß den Festlegungen des Artikels 30 in Kraft.

(2) Wünscht eine Partei eine Änderung dieses Abkommens, teilt sie seine Entscheidung dem Gemeinsamen Ausschuss mit.

(3) Der Gemeinsame Ausschuss kann auf Vorschlag einer Partei und gemäß diesem Artikel einvernehmlich beschließen, die Anhänge des Abkommens zu ändern.

- (4) Dieses Abkommen berührt nicht das Recht jeder Partei, vorbehaltlich der Einhaltung des Grundsatzes der Nichtdiskriminierung und der Bestimmungen dieses Abkommens, im Luftfahrtbereich oder einem damit zusammenhängenden, in Anhang II aufgeführten Bereich einseitig neue Rechtsvorschriften zu erlassen oder ihre geltenden Rechtsvorschriften zu ändern.
- (5) Zieht eine Partei neue Rechtsvorschriften oder eine Änderung bestehender Rechtsvorschriften im Luftfahrtbereich oder einem damit zusammenhängenden, in Anhang II aufgeführten Bereich in Erwägung, so unterrichtet sie die andere Partei soweit möglich und in angemessener Weise. Auf Antrag einer Partei kann ein Meinungsaustausch im Gemeinsamen Ausschuss erfolgen.
- (6) Jede Partei informiert die andere Partei regelmäßig und sobald wie angemessen über neu erlassene Rechtsvorschriften oder Änderungen ihrer bestehenden Rechtsvorschriften im Luftfahrtbereich oder einem damit zusammenhängenden, in Anhang II aufgeführten Bereich. Auf Antrag einer Partei führt der Gemeinsame Ausschuss innerhalb von 60 Tagen einen Meinungsaustausch über die Auswirkungen dieser neuen oder geänderten Rechtsvorschriften auf das ordnungsgemäße Funktionieren dieses Abkommens durch.
- (7) Im Anschluss an den Meinungsaustausch gemäß Absatz 6
- a) fasst der Gemeinsame Ausschuss einen Beschluss zur Änderung des Anhangs II, um darin – gegebenenfalls auf der Grundlage der Gegenseitigkeit – die betreffenden neuen oder geänderten Rechtsvorschriften aufzunehmen,
 - b) fasst der Gemeinsame Ausschuss einen Beschluss dahingehend, dass die betreffenden neuen oder geänderten Rechtsvorschriften als mit diesem Abkommen vereinbar anzusehen sind, oder

- c) empfiehlt der Gemeinsame Ausschuss zum Schutz des ordnungsgemäßen Funktionierens dieses Abkommens andere Maßnahmen, die innerhalb einer annehmbaren Frist zu verabschieden sind.

ARTIKEL 28

Beendigung

Jede Partei kann der anderen auf diplomatischem Wege jederzeit schriftlich mitteilen, dass sie dieses Abkommen zu kündigen beabsichtigt. Diese Mitteilung wird gleichzeitig der ICAO und dem Sekretariat der Vereinten Nationen übermittelt.

Dieses Abkommen endet um Mitternacht GMT am Ende der Flugplanperiode der Internationalen Luftverkehrsvereinigung (International Air Transport Association, IATA), die ein Jahr nach dem Zeitpunkt der schriftlichen Kündigung in Kraft ist, es sei denn, die Kündigung wird vor dem Ende dieses Zeitraums in beiderseitigem Einverständnis der Parteien zurückgenommen.

ARTIKEL 29

Registrierung

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

ARTIKEL 30

Inkrafttreten und vorläufige Anwendung

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

b) von Armenien gemäß Absatz 1 hinterlegte Ratifizierungs- oder Genehmigungsurkunde.

ARTIKEL 31

Verbindliche Fassungen

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

Bei Abweichungen zwischen den Sprachversionen entscheidet der Gemeinsame Ausschuss, welche Sprachfassung verwendet wird.

ZU URKUND DESSEN haben die haben die unterzeichneten, hierzu gehörig befugten Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen zu ... am ...

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 die Republik 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,

Für die Europäische Union,

Für die Republik Armenien

ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN

- (1) Die Einhaltung aller in Anhang II aufgeführten Vorschriften und Normen im Luftfahrtbereich, ausgenommen die in Anhang II Teil C aufgeführten Rechtsvorschriften zur Luftsicherheit, durch Armenien unterliegt einer Bewertung unter der Zuständigkeit der Europäischen Union, die durch einen Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses bestätigt wird. Eine solche Bewertung wird spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten dieses Abkommens vorgenommen.
- (2) Ungeachtet des Artikels 3 schließen die vereinbarten Rechte und festgelegten Strecken dieses Abkommens bis zum Zeitpunkt der Verabschiedung des in Absatz 1 genannten Beschlusses für die Luftfahrtunternehmen beider Parteien nicht das Recht ein, Rechte der fünften Freiheit auszuüben, ausgenommen die bereits durch bilaterale Abkommen zwischen Armenien und Mitgliedstaaten der Europäischen Union eingeräumten Rechte, im Fall von Luftfahrtunternehmen Armeniens einschließlich zwischen Punkten innerhalb des Gebiets der Europäischen Union.

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

- (3) Die Einhaltung der Vorschriften und Standards im Bereich der Rechtsvorschriften zur Luftsicherheit in Anhang II Teil C durch Armenien unterliegt einer Bewertung unter der Zuständigkeit der Europäischen Union, die durch einen Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses bestätigt wird. Eine solche Bewertung wird spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten **des** Abkommens vorgenommen. In der Zwischenzeit setzt Armenien das Dokument 30 der Europäischen Zivilluftfahrt-Konferenz um.
- (4) Mit Verabschiedung des in **Absatz** 3 genannten Beschlusses wird vorbehaltlich einer Vereinbarung über den Austausch sensibler Sicherheitsinformationen, einschließlich der Geheimhaltung unterliegender EU-Informationen, der vertrauliche Teil der Rechtsvorschriften zur Luftsicherheit nach Anhang II Teil C der zuständigen Behörde Armeniens zugänglich gemacht.
- (5) Der schrittweise Übergang Armeniens zur vollständigen Anwendung der in Anhang II aufgeführten Rechtsvorschriften der Europäischen Union im Luftfahrtbereich kann einer regelmäßigen Bewertung unterzogen werden. Die Bewertungen werden von der Europäischen Kommission in Zusammenarbeit mit Armenien vorgenommen.
- (6) Ab dem Zeitpunkt des in Absatz 1 genannten Beschlusses wendet Armenien Betriebsgenehmigungsvorschriften an, die materiell denen von Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft entsprechen. Die Bestimmungen des Artikels 4 Absatz 3 über die gegenseitige Anerkennung von Feststellungen der Eignung oder Staatszugehörigkeit, die von den zuständigen Behörden Armeniens getroffen werden, werden von den zuständigen Behörden der Europäischen Union angewendet, nachdem der Gemeinsame Ausschuss bestätigt hat, dass Armenien solche Betriebsgenehmigungsvorschriften uneingeschränkt anwendet.

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

(unterliegt der regelmäßigen Aktualisierung)

ANWENDBARE VORSCHRIFTEN FÜR DIE ZIVILLUFTFAHRT

Die Vorschriften und Standards der anwendbaren Bestimmungen der nachfolgenden Rechtsakte sind gemäß diesem Abkommen einzuhalten, sofern im vorliegenden Anhang oder in Anhang I nichts anderes bestimmt ist. Gegebenenfalls sind im vorliegenden Anhang bestimmte Anpassungen für einzelne Rechtsakte festgelegt.

A. MARKTZUGANG UND ZUGEHÖRIGE FRAGEN

Nr. 1008/2008

Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft

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

Nr. 785/2004

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

- Verordnung (EU) Nr. 285/2010 der Kommission vom 6. April 2010

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 8.

Nr. 2009/12

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 11.

Nr. 96/67

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

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

Nr. 80/2009

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 11 und Anhänge.

B. FLUGSICHERHEIT

Sicherheit der Zivilluftfahrt und EASA-Grundverordnung

Nr. 216/2008

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

- Verordnung (EG) Nr. 690/2009 der Kommission vom 30. Juli 2009
- Verordnung (EG) Nr. 1108/2009

anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 3 (nur Absatz 1) und der Anhang

- Verordnung (EU) Nr. 6/2013 der Kommission vom 8. Januar 2013

- Verordnung (EU) 2016/4 der Kommission vom 5. Januar 2016

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

Nr. 319/2014

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 17 und der Anhang.

Nr. 646/2012

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 25.

Nr. 104/2004

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 7 und der Anhang.

Flugbetrieb

Nr. 965/2012

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

- Verordnung (EU) Nr. 800/2013 der Kommission vom 14. August 2013
- Verordnung (EU) Nr. 71/2014 der Kommission vom 27. Januar 2014
- Verordnung (EU) Nr. 83/2014 der Kommission vom 29. Januar 2014
- Verordnung (EU) Nr. 379/2014 der Kommission vom 7. April 2014

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

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

Flugbesatzung

Nr. 1178/2011

Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 3. November 2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, geändert durch:

- Verordnung (EU) Nr. 290/2012 der Kommission vom 30. März 2012
- Verordnung (EU) Nr. 70/2014 der Kommission vom 27. Januar 2014

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

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

Untersuchung von Unfällen

Nr. 996/2010

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

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

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

Nr. 2012/780

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 5.

Lufttüchtigkeit

Nr. 748/2012

Verordnung (EU) Nr. 748/2012 der Kommission vom 3. August 2012 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Produkte, Bau- und Ausrüstungsteile sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben, geändert durch:

- Verordnung (EU) Nr. 7/2013 der Kommission vom 8. Januar 2013
- Verordnung (EU) Nr. 69/2014 der Kommission vom 27. Januar 2014

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 10, Anhang I.

Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit

Nr. 1321/2014

Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen, geändert durch:

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

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

Zusätzliche Anforderungen an die Lufttüchtigkeit

Nr. 2015/640

Verordnung (EU) 2015/640 der Kommission vom 23. April 2015 über zusätzliche Anforderungen an die Lufttüchtigkeit für bestimmte Betriebsarten und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 5 und die Anhänge.

Flugplätze

Nr. 139/2014

Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission vom 12. Februar 2014 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates

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

Drittlandsbetreiber

Nr. 452/2014

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

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

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 10 und die Anhänge.

Meldung von Ereignissen

Nr. 376/2014

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

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

Nr. 2015/1018

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 und Anhänge I bis V.

Inspektionen zur Kontrolle der Normung

Nr. 628/2013

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 26.

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

Nr. 2111/2005

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 13, Artikel 15 bis 16 und der Anhang.

Nr. 473/2006

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

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

Nr. 474/2006

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

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

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

Technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt

Nr. 3922/91

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

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

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

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

C. LUFTSICHERHEIT

Nr. 300/2008

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

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

Nr. 272/2009

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

- Verordnung (EU) Nr. 297/2010 der Kommission vom 9. April 2010

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 2 und der Anhang.

Nr. 1254/2009

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

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

Nr. 18/2010

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

Nr. 2015/1998

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

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

Nr. 2015/8005

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

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

Nr. 72/2010

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

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

D. FLUGVERKEHRSMANAGEMENT

Nr. 549/2004

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

- Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009*

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

Nr. 550/2004

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

- Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009*

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 18, Anhang I.

Nr. 551/2004

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

- Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009*

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 9.

Nr. 552/2004

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

- Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009*

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

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

Leistungssystem und Gebührenregelung

Nr. 390/2013

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

Nr. 391/2013

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

Netzfunktionen

Nr. 677/2011

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

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 25 und Anhänge.

Nr. 255/2010

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

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 15 und die Anhänge.

Nr. 2011/4130

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

Interoperabilität

Nr. 1032/2006

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

- Verordnung (EG) Nr. 30/2009 der Kommission vom 16. Januar 2009

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

Nr. 1033/2006

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

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

- Durchführungsverordnung (EU) 2016/2120 der Kommission vom 2. Dezember 2016

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 5 und der Anhang.

Nr. 633/2007

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

- Verordnung (EU) Nr. 283/2011 der Kommission vom 22. März 2011

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

Nr. 29/2009

Verordnung (EG) Nr. 29/2009 der Kommission vom 16. Januar 2009 zur Festlegung der Anforderungen an Datalink-Dienste im einheitlichen europäischen Luftraum, geändert durch:
Durchführungsverordnung (EU) 2015/310 der Kommission vom 26. Februar 2015

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

Nr. 262/2009

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

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

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

Nr. 73/2010

Verordnung (EU) Nr. 73/2010 der Kommission vom 26. Januar 2010 zur Festlegung der qualitativen Anforderungen an 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 der Kommission vom 6. März 2017

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

Nr. 1079/2012

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1079/2012 der Kommission vom 16. November 2012 zur Festlegung der Anforderungen bezüglich des Sprachkanalabstands für den einheitlichen europäischen Luftraum, geändert durch:

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

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

SESAR

Nr. 219/2007

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

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

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

Nr. 923/2012

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

– Verordnung (EU) 2015/340 der Kommission vom 20. Februar 2015,

- Durchführungsverordnung (EU) 2016/1185 der Kommission vom 20. Juli 2016

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 10 und der Anhang einschließlich der Anlagen dazu.

Nr. 1332/2011

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

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 4 und der Anhang.

E. UMWELT UND LÄRMSCHUTZ

Nr. 2002/49

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

- Verordnung (EG) Nr. 1137/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2008

– Richtlinie (EU) 2015/996 der Kommission vom 19. Mai 2015

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

Nr. 2003/96

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe b und Artikel 14 Absatz 2.

Nr. 2006/93

Richtlinie 2006/93/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 zur Regelung des Betriebs von Flugzeugen des Teils II Kapitel 3 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe (1988)

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

Nr. 598/2014

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

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

F. VERBRAUCHERSCHUTZ

Nr. 2027/97

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

- Verordnung (EG) Nr. 889/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Mai 2002

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 6 und der Anhang.

Nr. 261/2004

Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei 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 (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität

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

G. SOZIALE ASPEKTE

Nr. 89/391

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

– Richtlinie 2007/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007

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

Nr. 2000/79

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 2 und 3 und der Anhang.

Nr. 2003/88

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

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