

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommen vom 10. Juni 2013 zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Regierung des Staates Israel andererseits (Vertragsgesetz Europa-Mittelmeer-Israel-Luftverkehrsabkommen – Euromed-ISR-LuftverkAbkG)

A. Problem und Ziel

Auf der Grundlage eines am 8. April 2008 vom Verkehrsministerrat erteilten Mandates hat die Europäische Kommission mit der Regierung des Staates Israel ein umfassendes Luftverkehrsabkommen verhandelt. Das Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommen ist am 10. Juni 2013 von der Europäischen Union, ihren Mitgliedstaaten und der Regierung des Staates Israel in Brüssel unterzeichnet worden.

Dieses Luftverkehrsabkommen fällt in den Rahmen der Europäischen Nachbarschaftspolitik (ENP) der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten mit ihren Nachbarländern. Diese lässt sich in die östliche und südliche ENP unterteilen. Die östliche ENP umfasst die Länder Armenien, Aserbaidshan, Belarus, Georgien, die Republik Moldau und die Ukraine. Der Staat Israel zählt zur südlichen ENP, unter der die Mittelmeerranrainerstaaten zusammengefasst werden (sog. Euromed-Länder Ägypten, Algerien, Israel, Jordanien, Libanon, Libyen, Marokko, die Arabische Republik Syrien, Tunesien, die Türkei und die Palästinensischen Gebiete).

Um den europäischen Luftverkehrsmarkt in der Fläche zu öffnen, soll einerseits der Staat Israel auf Grundlage gemeinsamer Vorschriften für den Luftverkehr in einen erweiterten gemeinsamen Luftverkehrsraum eingebunden und andererseits den Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union eine diskriminierungsfreie Streckenwahl nach eigenem Ermessen ermöglicht werden.

Neben der Erweiterung des europäischen Luftverkehrsmarktes aus wirtschaftlichen Gründen zielt das Luftverkehrsabkommen – ebenso wie die bereits mit Marokko, Jordanien und der Republik Moldau geschlossenen Luftverkehrsabkommen – auf die Erhöhung der Sicherheit im internationalen Luftverkehr ab. Inhaltlich lehnt sich dieses Abkommen daher stark an die genannten Luftverkehrsabkommen an. Vergleichbare Abkommen werden mit anderen Partnerstaaten der Europäischen Union im Rahmen der Europäischen Nachbarschaftspolitik verhandelt.

B. Lösung

Da die Europäische Union für Einzelbereiche der geregelten Materie keine ausschließliche Zuständigkeit besitzt, handelt es sich um ein gemischtes Abkommen, bei dem neben der Europäischen Union auch ihre Mitgliedstaaten Vertragsparteien des Luftverkehrsabkommens sind. Durch dieses Vertragsgesetz sollen die Voraussetzungen nach Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes für die erforderliche Ratifizierung des Abkommens geschaffen werden.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Kein Erfüllungsaufwand.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Kein Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Durch dieses Gesetz entstehen weder bei Wirtschaftsunternehmen, insbesondere nicht bei mittelständischen Unternehmen, noch bei den sozialen Sicherungssystemen zusätzliche Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 19. November 2014

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommen vom 10. Juni 2013 zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Regierung des Staates Israel andererseits (Vertragsgesetz Europa-Mittelmeer-Israel-Luftverkehrsabkommen - Euromed-ISR-LuftverkAbkG)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Der Bundesrat hat in seiner 927. Sitzung am 7. November 2014 beschlossen, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen



Entwurf**Gesetz****zu dem Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommen vom 10. Juni 2013
zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits
und der Regierung des Staates Israel andererseits
(Vertragsgesetz Europa-Mittelmeer-Israel-Luftverkehrsabkommen –
Euromed-ISR-LuftverkAbkG)****Vom**

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Brüssel am 10. Juni 2013 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Regierung des Staates Israel andererseits wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, Änderungen des Abkommens und des Anhangs II nach Artikel 27 Absatz 1 und 2 des Abkommens, die sich im Rahmen der Ziele des Abkommens halten, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates in Kraft zu setzen.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, Änderungen der Anhänge I, III und IV des Abkommens nach seinem Artikel 27 Absatz 2 durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates in Kraft zu setzen, um die vereinbarten Dienste und festgelegten Strecken an gegenwärtige Umstände anzupassen und um die Liste der in Anhang III genannten Staaten an Änderungen sowie die in Anhang IV aufgeführten anwendbaren Rechtsvorschriften der Europäischen Union für die Zivilluftfahrt anzupassen.

Artikel 3

(1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 30 Absatz 2 Satz 1 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Abkommen ist Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes anzuwenden, da es sich, soweit es in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten der Europäischen Union fällt, auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 105 Absatz 3 in Verbindung mit Artikel 106 Absatz 2 Nummer 4 und Absatz 3 des Grundgesetzes erforderlich, da die in Artikel 9 des Abkommens vorgesehenen Vergünstigungen auch die Einfuhrumsatz- und die Biersteuer berühren, deren Aufkommen den Ländern ganz oder mit dem Bund gemeinsam zustehen. Darüber hinaus bedarf das Gesetz der Zustimmung des Bundesrates, da Artikel 2 Absatz 2 eine Ermächtigung zum Erlass einer Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates vorsieht.

Zu Artikel 2

Zu Absatz 1

Ziel des Absatzes 1 ist es, den Gesetzgeber zu entlasten und auf Änderungen des Abkommens kurzfristig reagieren zu können. Dadurch wird ermöglicht, dass Änderungen des Abkommens und des Anhangs II ohne großen Regelungsaufwand in Kraft gesetzt werden können, sofern sie sich im Rahmen der Ziele des Abkommens halten. Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes erforderlich, da das Vertragsgesetz der Zustimmung des Bundesrates bedarf (vgl. Begründung zu Artikel 1).

Zu Absatz 2

Durch Artikel 2 Absatz 2 des Vertragsgesetzes wird von der grundsätzlichen Erforderlichkeit der Zustimmung des Bundesrats nach Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes (vgl. Begründung zu Artikel 1) abgesehen, da die Regelungen der Anhänge I, III und IV des Abkommens im Gegensatz zu den möglichen Änderungen des Abkommens und der Übergangsbestimmungen nach Anhang II nicht solche Vorschriften betreffen, welche die Zustimmungsbedürftigkeit des Vertragsgesetzes auslösen. Hierdurch soll der Bundesrat entlastet werden.

Anhang I des Abkommens regelt die vereinbarten Dienste und festgelegten Strecken des Luftverkehrs und gleicht inhaltlich den von der Bundesrepublik Deutschland bilateral vereinbarten Fluglinienplänen. Es ist zu erwarten, dass aufgrund wirtschaftlicher Veränderungen im Luftverkehr die Flugverkehrsdienste und Flugstrecken modifiziert werden, um diese an aktuelle Gegebenheiten und Interessen anzupassen. Die Ermächtigung stellt sicher, dass diese Änderungen kurzfristig in Kraft treten.

Anhang III des Abkommens nennt die Staaten, die nicht Mitgliedstaaten der Europäischen Union sind, auf die im Abkommen jedoch Bezug genommen wird. Auch hier sind Änderungen denkbar, die möglichst schnell umgesetzt werden sollen.

Anhang IV konkretisiert die für die Vertragsparteien maßgeblichen Rechtsvorschriften, auf die in verschiedenen Artikeln des Abkommens Bezug genommen wird. Bei den Rechtsvorschriften handelt es sich um Rechtsakte der Europäischen Union, die für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union bereits rechtsverbindlich sind. Mit Aufnahme der Rechtsvorschriften in Anhang IV des Abkommens werden diese Bestandteil des Abkommens und gelten insofern auch für den Staat Israel. Die Rechtsvorschriften regeln die gegenwärtigen Umstände des Luftverkehrs auf europäischer Ebene. Mit Änderungen in den von dem Abkommen geregelten Bereichen ist zu rechnen. Die Ermächtigung zum Inkrafttreten der Änderungen des Anhangs IV gewährleistet, dass die Geltung der geänderten und/oder neuen Rechtsvorschriften der Europäischen Union auch im Verhältnis zum Staat Israel schnellstmöglich Rechtsverbindlichkeit erlangt. Damit ist im Rahmen des Luftverkehrs sichergestellt, dass alle Vertragsparteien denselben Rechtsvorschriften unterliegen, dies auch, um gleiche Wettbewerbsbedingungen herzustellen und zu gewährleisten.

Zu Artikel 3

Absatz 1 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes entsprechend den Anforderungen von Artikel 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes. Der Zeitpunkt, zu dem das Luftverkehrsabkommen nach seinem Artikel 30 Absatz 2 Satz 1 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, wird gemäß Absatz 2 im Bundesgesetzblatt bekannt gegeben.

Schlussbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet. Kosten entstehen durch das Gesetz weder bei Wirtschaftsunternehmen, insbesondere nicht bei mittelständischen Unternehmen, noch bei sozialen Sicherungssystemen. Vor diesem Hintergrund sind Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das Gesetz berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung. Gleichstellungspolitische Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Regierung des Staates Israel andererseits

Das Königreich Belgien,
die Republik Bulgarien,
die Tschechische Republik,
das Königreich Dänemark,
die Bundesrepublik Deutschland,
die Republik Estland,
Irland,
die Hellenische Republik,
das Königreich Spanien,
die Französische Republik,
die Italienische Republik,
die Republik Zypern,
die Republik Lettland,
die Republik Litauen,
das Großherzogtum Luxemburg,
Ungarn,
Malta,
das Königreich der Niederlande,
die Republik Österreich,
die Republik Polen,
die Portugiesische Republik,
Rumänien,
die Republik Slowenien,
die Slowakische Republik,
die Republik Finnland,
das Königreich Schweden,
das Vereinigte Königreich von Großbritannien und Nordirland,

Vertragsparteien des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, im Folgenden „Mitgliedstaaten“, und

die Europäische Union

einerseits und

die Regierung des Staates Israel, im Folgenden „Israel“,
andererseits,

von dem Wunsche geleitet, ein internationales Luftverkehrssystem auf der Grundlage eines fairen Wettbewerbs am Markt zwischen den Luftfahrtunternehmen mit einem möglichst ge-

ringen Maß an staatlichen Eingriffen und staatlicher Regulierung zu fördern,

von dem Wunsche geleitet, mehr Möglichkeiten für den internationalen Luftverkehr zu schaffen, auch durch die Schaffung von Luftverkehrsnetzen, die den Bedürfnissen von Fluggästen und Versendern im Hinblick auf angemessene Luftverkehrsdienste entsprechen,

in Anerkennung der Bedeutung des Luftverkehrs für die Förderung des Handels, des Fremdenverkehrs und der Investitionstätigkeit,

von dem Wunsche geleitet, es den Luftfahrtunternehmen zu ermöglichen, Reisenden und Versendern wettbewerbsfähige Preise und Dienstleistungen in offenen Märkten anzubieten,

in Anerkennung des potenziellen Nutzens einer Konvergenz im Regelungsbereich und, soweit praktisch durchführbar, einer Harmonisierung der Vorschriften,

von dem Wunsche geleitet, die Vorteile eines liberalisierten Umfeldes allen Bereichen der Luftverkehrsbranche und auch den Beschäftigten der Luftfahrtunternehmen zugutekommen zu lassen,

von dem Wunsche geleitet, im internationalen Luftverkehr ein Höchstmaß an Flug- und Luftsicherheit zu gewährleisten und unter Bekundung ihrer tiefen Besorgnis über Handlungen oder Bedrohungen, die sich gegen die Sicherheit von Luftfahrzeugen richten und die Sicherheit von Personen oder Eigentum gefährden, den Betrieb des Luftverkehrs beeinträchtigen und das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Sicherheit der Zivilluftfahrt untergraben,

in Anerkennung der Sicherheitsbedürfnisse in Zusammenhang mit den Flugverbindungen zwischen der Europäischen Union und Israel aufgrund der aktuellen geopolitischen Lage,

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

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

unter Verweis auf ihren gemeinsamen Willen, einen Luftverkehrsraum Europa-Mittelmeer zu fördern, der auf den Grundsätzen der Konvergenz und der Zusammenarbeit im Regelungsbereich und der Liberalisierung des Marktzugangs basiert,

von dem Wunsche geleitet, gleiche Wettbewerbsbedingungen für Luftfahrtunternehmen zu gewährleisten und ihnen faire und gleiche Chancen zur Erbringung von Luftverkehrsdiensten einzuräumen,

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

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

unter Verweis auf die Bedeutung des Verbraucherschutzes, einschließlich der diesbezüglichen Maßnahmen des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, unterzeichnet am 28. Mai 1999 in Montreal, insoweit die Vertragsparteien auch Parteien dieses Übereinkommens sind,

unter Verweis darauf, dass dieses Abkommen den Austausch personenbezogener Daten umfasst, die den Datenschutzbestimmungen der Vertragsparteien und dem Beschluss der Kommission vom 31. Januar 2011 gemäß der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Angemessenheit des Datenschutzniveaus im Staat Israel im Hinblick auf die automatisierte Verarbeitung personenbezogener Daten (2011/61/EU) unterliegen,

in der Absicht, auf dem Rahmen bestehender Luftverkehrsabkommen aufzubauen, um den Zugang zu den Märkten zu öffnen und größtmöglichen Nutzen für Verbraucher, Luftfahrtunternehmen, Arbeitnehmer und Gemeinschaften der Vertragsparteien zu erzielen,

unter Verweis darauf, dass dieses Abkommen schrittweise, aber umfassend angewendet werden soll und dass ein geeigneter Mechanismus die Festlegung gleichwertiger Vorschriften und Normen für die Zivilluftfahrt auf der Grundlage der von den Vertragsparteien angewandten höchsten Standards gewährleisten kann –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

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

1. „vereinbarte Dienste“ und „festgelegte Strecken“ den internationalen Luftverkehr gemäß Artikel 2 und Anhang I dieses Abkommens;
2. „Abkommen“ das vorliegende Abkommen, seine Anhänge sowie alle diesbezüglichen Änderungen;
3. „Luftfahrtunternehmen“ ein Unternehmen mit einer gültigen Betriebsgenehmigung;
4. „Luftverkehr“ öffentlich angebotene entgeltliche Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post mit Zivilluftfahrzeugen, entweder getrennt oder zusammen, einschließlich – um Zweifel auszuschließen – Linien- und Charterluftverkehr sowie Nurfracht-Dienste;
5. „Assoziierungsabkommen“ das Europa-Mittelmeer-Abkommen zur Gründung einer Assoziation zwischen den Europäischen Gemeinschaften und ihren Mitgliedstaaten einerseits und dem Staat Israel andererseits, unterzeichnet am 20. November 1995 in Brüssel;
6. „zuständige Behörden“ die Regierungsbehörden oder -stellen, die für die Verwaltungsfunktionen im Rahmen dieses Abkommens zuständig sind;
7. „Vertragsparteien“ die Europäische Union oder ihre Mitgliedstaaten bzw. die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten, entsprechend ihren jeweiligen Befugnissen auf der einen Seite und Israel auf der anderen Seite;
8. „ICAO-Abkommen“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, einschließlich
 - a) aller Änderungen, die gemäß Artikel 94 Absatz a des ICAO-Abkommens in Kraft getreten sind und sowohl von Israel als auch dem Mitgliedstaat oder den Mitgliedstaaten der Europäischen Union ratifiziert wurden, sowie
 - b) aller Anhänge oder diesbezüglichen Änderungen, die gemäß Artikel 90 des ICAO-Abkommens angenommen wurden, soweit diese Anhänge oder Änderungen zu einem gegebenen Zeitpunkt sowohl für Israel als auch den betreffenden Mitgliedstaat oder die betreffenden Mitgliedstaaten der Europäischen Union gelten;
9. „EU-Verträge“ den Vertrag über die Europäische Union und den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union;
10. „Recht der 5. Freiheit“ das Recht oder Vorrecht, das ein Staat („gewährender Staat“) den Luftfahrtunternehmen eines anderen Staates („Empfängerstaat“) gewährt, internationale Flugverkehrsdienste zwischen dem Gebiet des gewährenden Staates und dem Gebiet eines Drittstaates durchzuführen, vorbehaltlich der Bedingung, dass solche Flugdienste im Gebiet des Empfängerstaates beginnen oder enden;
11. „Eignung“ das Kriterium, ob ein Luftfahrtunternehmen zur Durchführung internationaler Luftverkehrsdienste geeignet ist, das heißt über eine ausreichende Finanzfähigkeit und angemessene Managementenerfahrung verfügt und zur Einhaltung der Rechtsvorschriften, Bestimmungen und Anforderungen, die für den Betrieb solcher Dienste gelten, disponiert ist;
12. „Vollkosten“ die Kosten der Dienstleistung zuzüglich einer angemessenen Gebühr für Verwaltungsgemeinkosten, und – soweit zutreffend – etwaige anwendbare Gebühren für Umweltkosten, soweit diese ohne Ansehen der Staatszugehörigkeit angewandt werden;
13. „internationaler Luftverkehr“ Luftverkehr, der den Luftraum über dem Hoheitsgebiet von mehr als einem Staat durchquert;
14. „IATA“ den Internationalen Luftverkehrsverband;
15. „ICAO“ die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation;
16. „Staatsangehöriger“:
 - a) jede natürliche Person mit israelischer Staatsangehörigkeit im Fall Israels oder mit der Staatsangehörigkeit eines Mitgliedstaates im Fall der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten oder
 - b) jede juristische Person i), die sich unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von israelischen Staatsangehörigen oder Unternehmen – im Fall Israels – oder von Staatsangehörigen oder Unternehmen eines Mitgliedstaats oder eines anderen in Anhang III aufgeführten Staates – im Fall der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten – befindet und ii) deren Hauptgeschäftssitz in Israel – im Fall Israels – oder in einem Mitgliedstaat – im Fall der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten – liegt;
17. „Staatszugehörigkeit“ bei Bezugnahme auf ein Luftfahrtunternehmen das Kriterium, ob ein Luftfahrtunternehmen Anforderungen hinsichtlich Punkten wie Eigentum, wirkliche Kontrolle und Hauptgeschäftssitz erfüllt;
18. „Nichtlinienflugdienste“ kommerzielle Luftverkehrsdienste, bei denen es sich nicht um Linienflugverkehr handelt;

19. „Betriebsgenehmigung“ i) im Fall der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten die Betriebsgenehmigung und sonstige einschlägige Dokumente oder Bescheinigungen, die nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 sowie etwaigen Nachfolgeinstrumenten erteilt wurden, und ii) im Fall Israels eine israelische Betriebsgenehmigung und sonstige einschlägige Dokumente oder Bescheinigungen, die nach Artikel 18 des israelischen Luftfahrtgesetzes von 2011 sowie etwaigen Nachfolgeinstrumenten erteilt wurden;
20. „Preis“
- „Flugpreise“, die für die Beförderung von Fluggästen und Gepäck im Flugverkehr an Luftfahrtunternehmen oder deren Bevollmächtigte oder an andere Flugscheinverkäufer zu zahlen sind, sowie etwaige Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich des Entgelts und der Bedingungen, die Agenturen und anderen Hilfsdiensten geboten werden, und
 - „Luftfrachtraten“, die für die Beförderung von Fracht zu zahlen sind, sowie die Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich des Entgelts und der Bedingungen, die Agenturen und anderen Hilfsdiensten geboten werden.
- Diese Begriffsbestimmung erstreckt sich – soweit anwendbar – auch auf die Landbeförderung in Verbindung mit der Beförderung im internationalen Luftverkehr und die dafür geltenden Bedingungen;
21. „Hauptgeschäftssitz“ die Hauptverwaltung oder den eingetragenen Sitz eines Luftfahrtunternehmens im Gebiet der Vertragspartei, in dem die wichtigsten Finanzfunktionen und die betriebliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen, einschließlich der Leitungsaufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, ausgeübt werden, wie in der Betriebsgenehmigung angegeben;
22. „gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen“ Verpflichtungen, die Luftfahrtunternehmen auferlegt werden, um für eine bestimmte Strecke eine Mindestbedienung im Linienflugverkehr zu gewährleisten, die in Bezug auf Kontinuität, Regelmäßigkeit, Preisgestaltung und Mindestkapazität festen Standards genügt, die Luftfahrtunternehmen unter rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht einhalten würden. Luftfahrtunternehmen können von der betreffenden Vertragspartei einen Ausgleich für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erhalten;
23. „Linienflugverkehr“ eine Folge von Flügen mit folgenden Merkmalen:
- Auf jedem Flug sind Sitzplätze und/oder Kapazitäten zur Beförderung von Fracht und/oder Post öffentlich einzeln zum Erwerb (unmittelbar vom Luftfahrtunternehmen oder von dessen bevollmächtigten Vertretungen) verfügbar;
 - sie dienen der Beförderung zwischen denselben zwei oder mehr Flughäfen entweder
 - nach einem veröffentlichten Fahrplan oder
 - in Form von so regelmäßigen oder häufigen Flügen, dass es sich erkennbar um eine systematische Folge von Flügen handelt;
24. „SESAR“ (Single European Sky ATM Research) die technische Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums, die eine koordinierte, synchronisierte Forschung, Entwicklung und Indienstellung der neuen Generationen von Systemen für das Flugverkehrsmanagement vorsieht;
25. „Subvention“ jeden finanziellen Beitrag, der von zuständigen Behörden, einer Regierung, einer regionalen Einrichtung oder einer anderen öffentlichen Stelle gewährt wird, d. h. wenn
- mit den Maßnahmen der zuständigen Behörden, einer Regierung, einer regionalen Behörde oder einer anderen öffentlichen Stelle eine direkte Übertragung von Mitteln verbunden ist, z. B. Zuschüsse, Darlehen und Kapitalzufuhren, potenzielle direkte Übertragungen von Geldern an das Unternehmen oder die Übernahme von Verbindlichkeiten des Unternehmens wie Darlehensbürgschaften, Kapitalzufuhren, Beteiligungen, Schutz vor Insolvenz oder Versicherung;
 - die zuständigen Behörden, eine Regierung, eine regionale Behörde oder andere öffentliche Stelle auf normalerweise zu entrichtende Beträge verzichten oder diese nicht erheben;
 - die zuständigen Behörden, eine Regierung, eine regionale Behörde oder andere öffentliche Stelle Waren oder Dienstleistungen, die nicht zur allgemeinen Infrastruktur gehören, zur Verfügung stellen oder Waren oder Dienstleistungen des Unternehmens kaufen oder
 - die zuständigen Behörden, eine Regierung, eine regionale Behörde oder andere öffentliche Stelle Zahlungen an einen Fördermechanismus leisten oder eine private Einrichtung mit der Wahrnehmung einer oder mehrerer der in a) bis c) genannten Aufgaben, die normalerweise der Regierung obliegen, betrauen oder dazu anweisen und sich diese Praktiken in keiner Weise von den Praktiken unterscheiden, die normalerweise von Regierungen ausgeübt werden;
- und dadurch ein Vorteil gewährt wird;
26. „Gebiet“ für Israel das Gebiet des Staates Israel und für die Europäische Union die Landgebiete (Festland und Inseln), Binnengewässer und Hoheitsgewässer, auf die die EU-Verträge Anwendung finden unter den in den EU-Verträgen sowie etwaigen Nachfolgeinstrumenten festgelegten Bedingungen. Die Anwendung dieses Abkommens auf den Flughafen Gibraltar erfolgt unbeschadet der Rechtsstandpunkte des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs in der strittigen Frage der Souveränität über das Gebiet, auf dem sich der Flughafen befindet, und des fortwährenden Ausschlusses des Flughafens Gibraltar von den Luftverkehrsmaßnahmen der EU, wie sie am 18. September 2006 zwischen den Mitgliedstaaten galten, gemäß der am 18. September 2006 in Cordoba vereinbarten Ministererklärung zum Flughafen von Gibraltar; die Anwendung dieses Abkommens erfolgt unbeschadet des Status der seit Juni 1967 unter israelischer Verwaltung stehenden Gebiete;
27. „Nutzergebühr“ die den Luftfahrtunternehmen für die Bereitstellung von Einrichtungen oder Dienstleistungen an Flughäfen, im Flughafenbereich, im Bereich der Flugnavigation oder der Luftsicherheit, einschließlich damit zusammenhängender Dienste und Einrichtungen, auferlegt wird.

Titel I

Wirtschaftliche Bestimmungen

Artikel 2

Verkehrsrechte

(1) Die Vertragsparteien gewähren einander gemäß Anhang I und Anhang II für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs durch die Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Vertragspartei die folgenden Rechte:

- das Recht, ihr Gebiet ohne Landung zu überfliegen,
- das Recht, in ihrem Gebiet zu landen als zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Gepäck, Fracht und/oder Post im Luftverkehr (Landung zu nicht-gewerblichen Zwecken),
- beim Betrieb eines vereinbarten Dienstes auf einer festgelegten Strecke das Recht, Landungen in ihrem Gebiet zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Fracht und/oder Post im internationalen Flugverkehr, entweder getrennt oder zusammen, durchzuführen, und
- die in diesem Abkommen anderweitig festgelegten Rechte.

(2) Aus diesem Abkommen können nicht abgeleitet werden:

- a) für Luftfahrtunternehmen Israels das Recht, im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates Fluggäste, Gepäck, Fracht und/oder Post an Bord zu nehmen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein anderer Ort im Gebiet desselben Mitgliedstaates ist,
- b) für Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union das Recht, im Gebiet Israels Fluggäste, Gepäck, Fracht und/oder Post an Bord zu nehmen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein anderer Ort im Gebiet Israels ist.

Artikel 3

Genehmigung

Bei Eingang von Anträgen von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei für Betriebsgenehmigungen gewähren die zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei die entsprechenden Genehmigungen mit möglichst geringer verfahrensbedingter Zeitverzögerung, wenn

- a) im Fall eines Luftfahrtunternehmens Israels:
 - das Luftfahrtunternehmen seine Hauptniederlassung in Israel und seine Betriebsgenehmigung in Einklang mit dem Recht Israels erhalten hat; und
 - die effektive Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen von Israel ausgeübt und aufrechterhalten wird, und
 - das Luftfahrtunternehmen sich, sei es direkt oder durch Mehrheitsbeteiligung, im Besitz und unter der wirksamen Kontrolle Israels und/oder dessen Staatsangehöriger befindet;
- b) im Fall eines Luftfahrtunternehmens der Europäischen Union:
 - das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats der Europäischen Union hat, in dem die EU Verträge gelten, und eine Betriebsgenehmigung gemäß EU-Recht erhalten hat und
 - der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberscheins zuständige Mitgliedstaat der Europäischen Union die effektive Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen ausübt und diese aufrechterhält und die zuständige Behörde eindeutig angegeben ist und
 - das Unternehmen sich unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedstaaten der Europäischen Union und/oder deren Staatsangehörigen oder von anderen in Anhang III aufgeführten Staaten und/oder deren Staatsangehörigen befindet und von diesen tatsächlich kontrolliert wird;
- c) das Luftfahrtunternehmen die Bedingungen erfüllt, die nach den Rechtsvorschriften vorgeschrieben sind, die von der für den Betrieb des internationalen Luftverkehrs zuständigen Behörde üblicherweise angewendet werden, und
- d) die Bestimmungen in Artikel 13 und Artikel 14 eingehalten und angewendet werden.

Artikel 3a

Gegenseitige Anerkennung der Regulierungsfeststellungen hinsichtlich Eignung und Staatszugehörigkeit von Luftfahrtunternehmen

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

- a) Falls die zuständigen Behörden der empfangenden Vertragspartei nach Empfang des Genehmigungsantrags eines Luftfahrtunternehmens oder nach Erteilung einer entsprechenden Genehmigung besonderen auf einem begründeten Zweifel beruhenden Anlass für Bedenken haben, dass trotz der Feststellung durch die zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei die in Artikel 3 für die Erteilung von Genehmigungen oder Erlaubnissen festgelegten Bedingungen nicht erfüllt sind, haben sie diese Behörden unverzüglich zu informieren und fundierte Begründungen für ihre Bedenken anzugeben. In diesem Fall kann jede Vertragspartei um Konsultationen, die Vertreter der betreffenden zuständigen Behörden beider Vertragsparteien einschließen können, und/oder um zusätzliche einschlägige Informationen ersuchen, und solchen Ersuchen ist so bald wie möglich stattzugeben. Wird die Gelegenheit keiner Lösung zugeführt, kann jede Vertragspartei den Gemeinsamen Ausschuss damit befragen, der nach Artikel 22 eingesetzt wurde, und gemäß Artikel 22 Absätze 7 und 9 angemessene Schutzmaßnahmen gemäß Artikel 24 treffen.
- b) Diese Verfahren decken nicht die Anerkennung von Feststellungen bezüglich folgender Bereiche ab:
 - i) Flugsicherheitsbescheinigungen oder -genehmigungen,
 - ii) Luftsicherheitsvorkehrungen oder
 - iii) Versicherungsschutz.

Artikel 4

Verweigerung, Widerruf, Aussetzung oder Einschränkung von Genehmigungen

- (1) Die zuständigen Behörden beider Vertragsparteien können Betriebsgenehmigungen verweigern, widerrufen, aussetzen oder einschränken oder den Betrieb von Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Vertragspartei anderweitig aussetzen oder beschränken, wenn
 - a) im Fall eines Luftfahrtunternehmens Israels:
 - das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz nicht in Israel hat oder seine Betriebsgenehmigung nicht in Einklang mit dem Recht Israels erhalten hat; oder
 - die effektive Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen nicht von Israel ausgeübt und aufrechterhalten wird oder
 - das Luftfahrtunternehmen sich, sei es direkt oder durch Mehrheitsbeteiligung, im Besitz und unter der wirksamen Kontrolle Israels und/oder dessen Staatsangehöriger befindet;
 - b) im Fall eines Luftfahrtunternehmens der Europäischen Union:
 - das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz nicht im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats der Europäischen Union hat, in dem die EU-Verträge gelten, oder keine Betriebsgenehmigung gemäß EU-Recht erhalten hat oder
 - die effektive Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen nicht von dem für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberscheins zuständigen Mitgliedstaat der Europäischen Union ausgeübt oder aufrechterhalten wird oder die zuständige Behörde nicht eindeutig angegeben ist oder
 - das Unternehmen sich nicht unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von Mitgliedstaaten der Europäischen Union und/oder deren Staatsangehörigen oder von anderen in Anhang III aufgeführten Staaten und/oder deren Staatsangehörigen befindet oder von diesen tatsächlich kontrolliert wird;
 - c) das betreffende Luftfahrtunternehmen die in Artikel 6 genannten Rechts- und Verwaltungsvorschriften nicht eingehalten hat;
 - d) die Bestimmungen in Artikel 13 und Artikel 14 nicht eingehalten und angewendet werden oder

e) eine Vertragspartei die Feststellung nach Artikel 7 getroffen hat, dass die Bedingungen für ein wettbewerbliches Umfeld nicht erfüllt sind.

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

Artikel 5

Investitionen

(1) Ungeachtet des Artikels 3 und des Artikels 4 und nachdem der Gemeinsame Ausschuss gemäß Artikel 22 Absatz 10 geprüft hat, ob Gegenseitigkeitsvereinbarungen bestehen, können die Vertragsparteien gestatten, dass die Mehrheitsbeteiligung und/oder wirksame Kontrolle von Luftfahrtunternehmen Israels durch Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder deren Staatsangehörige oder von Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union durch Israel oder dessen Staatsangehörige gemäß den Bedingungen von Absatz 2 wahrgenommen wird.

(2) In Bezug auf Absatz 1 sind spezifische Investitionen von Anteilseignern der Vertragsparteien nach vorherigem Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses gemäß Artikel 22 Absatz 2 im Einzelfall erlaubt.

In diesem Beschluss sind die Bedingungen anzugeben, die für die Erbringung der vereinbarten Dienste im Rahmen dieses Abkommens und für Dienste zwischen Drittstaaten und den Vertragsparteien gelten. Die Bestimmungen von Artikel 22 Absatz 9 gelten für diese Art von Beschlüssen nicht.

Artikel 6

Einhaltung von Rechtsvorschriften

(1) Beim Einflug in das oder beim Ausflug aus dem Gebiet einer Vertragspartei sind die dort anwendbaren Gesetze und sonstigen Vorschriften betreffend den Einflug in ihr oder den Ausflug aus ihrem Gebiet der im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge und den Betrieb und den Verkehr dieser Luftfahrzeuge innerhalb ihres Gebietes von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei zu beachten.

(2) Bei Flügen in das, in dem und aus dem Gebiet einer Vertragspartei sind die für dieses Gebiet geltenden Rechtsvorschriften für den Einflug in das oder den Ausflug aus dem Gebiet von Fluggästen, Besatzungen oder Fracht von Luftfahrzeugen (einschließlich Vorschriften betreffend Einreise, Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne oder bei Postsendungen die hierfür geltenden Vorschriften) von diesen Fluggästen und Besatzungen – oder den in ihrem Namen handelnden Personen – sowie in Bezug auf die Fracht von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei einzuhalten.

Artikel 7

Wettbewerbsumfeld

(1) Die Vertragsparteien bekräftigen, dass die Bestimmungen von Titel IV Kapitel 3 („Wettbewerb“) des Assoziierungsabkommens auf dieses Abkommen angewendet werden.

(2) Die Vertragsparteien bekräftigen, dass es ihr gemeinsames Ziel ist, ein Umfeld mit fairen Wettbewerbsbedingungen für die Erbringung von Luftverkehrsdiensten zu schaffen. Die Vertragsparteien erkennen an, dass ein lauterer Wettbewerb zwischen Luftfahrtunternehmen am ehesten möglich ist, wenn die Luftfahrtunternehmen auf einer vollständig kommerziellen Grundlage betrieben und nicht subventioniert werden und der neutrale, diskriminierungsfreie Zugang zu Flughafeneinrichtungen und -diensten sowie zur Zuweisung von Zeitnischen sichergestellt ist.

(3) Stellt eine Vertragspartei fest, dass Bedingungen im Gebiet der anderen Vertragspartei bestehen, insbesondere aufgrund einer Subvention, die die fairen und einheitlichen Wettbewerbs-

chancen ihrer Luftfahrtunternehmen beeinträchtigen, kann sie ihre Beobachtungen der anderen Vertragspartei vorlegen. Sie kann ferner gemäß Artikel 22 eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beantragen. Die Konsultationen werden innerhalb von 30 Tagen nach Eingang eines entsprechenden Antrags aufgenommen. Wird innerhalb von 30 Tagen nach Aufnahme der Konsultationen keine zufriedenstellende Einigung erzielt, so berechtigt dies die Vertragspartei, die die Konsultationen beantragt hat, Maßnahmen zu treffen, um die Genehmigungen für die Luftfahrtunternehmen der anderen Partei im Einklang mit Artikel 4 zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen oder mit geeigneten Aufträgen zu versehen.

(4) Die in Absatz 3 genannten Maßnahmen müssen zweckmäßig und verhältnismäßig sein und sich bezüglich Umfang und Dauer auf das unbedingt notwendige Maß beschränken. Sie müssen ausschließlich auf das oder die Luftfahrtunternehmen ausgerichtet sein, die Nutznießer der in Absatz 3 genannten Umstände sind, und präjudizieren nicht das Recht der Vertragsparteien, Maßnahmen gemäß Artikel 23 zu treffen.

(5) Die Vertragsparteien sind sich einig, dass es sich bei der Beteiligung der israelischen Regierung an der Deckung der zusätzlichen Sicherheitsausgaben, die israelischen Luftfahrtunternehmen aufgrund der Anweisungen der israelischen Regierung entstehen, nicht um unlauteren Wettbewerb handelt und diese nicht als Subvention im Sinne dieses Artikels gilt, sofern

a) diese finanzielle Unterstützung nur Kosten abdeckt, die Israels Luftfahrtunternehmen bei der Umsetzung der von den israelischen Behörden geforderten Sicherheitsmaßnahmen notwendigerweise entstehen und die Luftfahrtunternehmen aus der Europäischen Union nicht vorgeschrieben sind bzw. entstehen und

b) diese Sicherheitskosten von Israel klar angegeben und quantifiziert werden und

c) dem Gemeinsamen Ausschuss einmal pro Jahr ein Bericht übermittelt wird, aus dem die Gesamthöhe der Sicherheitsausgaben und die Höhe der Beteiligung der israelischen Regierung im Vorjahr hervorgehen.

(6) Eine Vertragspartei kann sich nach Unterrichtung der anderen Vertragspartei an die zuständigen Behörden, einschließlich auf staatlicher, regionaler oder lokaler Ebene, im Gebiet der anderen Vertragspartei wenden, um Angelegenheiten, die Gegenstand dieses Artikels sind, zu erörtern.

(7) Die Rechtsvorschriften der Vertragsparteien hinsichtlich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in den Gebieten der Vertragsparteien werden durch die Bestimmungen dieses Artikels nicht berührt.

Artikel 8

Kommerzielle Möglichkeiten

Vertretungen von Luftfahrtunternehmen

(1) Die Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien haben das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei Büros und Einrichtungen zu errichten, die zur Erbringung von Luftverkehrsdiensten, zur Verkaufsförderung sowie zum Verkauf von Luftverkehrsdiensten einschließlich Neben- oder Zusatzdienstleistungen erforderlich sind.

(2) Die Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien haben das Recht, in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften der jeweils anderen Vertragspartei betreffend Einreise, Aufenthalt und Beschäftigung ihr eigenes Führungs-, Verkaufs-, technisches, Betriebs- und sonstiges Fachpersonal, das zur Unterstützung bei der Erbringung von Luftverkehrsdiensten erforderlich ist, in das Gebiet der anderen Vertragspartei zu entsenden und dort zu unterhalten.

Bodenabfertigung

(3)

- a) Unbeschadet des Buchstabens b hat jedes Luftfahrtunternehmen im Hinblick auf die Bodenabfertigung im Gebiet der anderen Vertragspartei das Recht,
- i) seine eigene Bodenabfertigung durchzuführen („Selbstabfertigung“) oder nach Wahl
 - ii) für die gesamte oder einen Teil der Bodenabfertigung eine Auswahl unter den im Wettbewerb stehenden Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten zu treffen, soweit diese Anbieter aufgrund der Rechtsvorschriften der betreffenden Vertragspartei Zugang zum Markt haben und auf dem Markt vertreten sind.
- b) Bei folgenden Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten, d. h. Gepäckabfertigung, Vorfelddienste, Betankungsdienste, Fracht- und Postabfertigung im Hinblick auf die Beförderung von Fracht und Post zwischen dem Abfertigungsgebäude und dem Luftfahrzeug, unterliegen die unter Buchstabe a Ziffern i und ii aufgeführten Rechte lediglich Beschränkungen in Bezug auf räumliche oder betriebliche Notwendigkeiten im Einklang mit den im Gebiet der anderen Vertragspartei geltenden Rechtsvorschriften. Wo aufgrund solcher Beschränkungen eine Selbstabfertigung ausgeschlossen ist und kein effektiver Wettbewerb zwischen Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten besteht, müssen alle derartigen Dienste allen Luftfahrtunternehmen auf gleicher Grundlage und in nicht-diskriminierender Weise zur Verfügung stehen; die Preise für diese Dienstleistungen dürfen nicht über die Vollkosten einschließlich einer angemessenen Kapitalrendite nach Abschreibung hinausgehen.

Verkäufe, Ausgaben vor Ort und Zahlungsverkehr

(4) Jedes Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei kann den Verkauf von Flugbeförderungsleistungen im Gebiet der anderen Vertragspartei unmittelbar und/oder nach Ermessen des Unternehmens durch seine Agenten oder sonstige von dem Luftfahrtunternehmen ernannten Vermittler oder über das Internet oder jeden sonstigen verfügbaren Weg vornehmen. Jedes Unternehmen hat das Recht, derartige Beförderungen zu verkaufen, und jedermann steht es frei, derartige Beförderungen in der Währung des betreffenden Gebiets oder in frei konvertierbarer Währung zu kaufen.

(5) Jedes Luftfahrtunternehmen hat das Recht, örtliche Einnahmen jederzeit auf Verlangen, in jeder Form, ohne Einschränkungen oder Besteuerung, in jeder frei konvertierbaren Währung und zum offiziell gültigen Wechselkurs vom Gebiet der anderen Vertragspartei nach seinem Land und, soweit dies nicht mit allgemein anwendbaren Rechtsvorschriften unvereinbar ist, nach dem Land oder den Ländern seiner Wahl zu überweisen.

(6) Den Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei wird gestattet, örtliche Ausgaben, einschließlich des Erwerbs von Treibstoff, im Gebiet der anderen Vertragspartei in Landeswährung zu zahlen. Die Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei können nach eigenem Ermessen derartige Ausgaben im Gebiet der anderen Vertragspartei entsprechend den dort geltenden Währungsvorschriften in frei konvertierbaren Währungen zahlen.

Kooperationsvereinbarungen

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

- a) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien und
- b) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen eines Drittstaates und
- c) Beförderungsunternehmen des Land- oder Seeverkehrs,

sofern i) das durchführende Beförderungsunternehmen über die entsprechenden Verkehrsrechte verfügt und ii) die vermarkteten Beförderungsunternehmen über die entsprechenden Streckenrechte im Rahmen der entsprechenden bilateralen Regelungen verfügen und iii) die Vereinbarungen die Auflagen hinsichtlich Sicherheit und Wettbewerb erfüllen, die üblicherweise auf solche Vereinbarungen Anwendung finden. Beim Verkauf von Personenbeförderungsdiensten im Rahmen des Code-Sharing ist der Käufer an der Verkaufsstelle oder auf jeden Fall bei der Abfertigung oder, falls für einen Anschlussflug keine Abfertigung erforderlich ist, beim Einsteigen darüber zu unterrichten, welcher Beförderungsanbieter die einzelnen Abschnitte der Beförderung durchführt.

Bodenbeförderung

(8)

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

Leasing

(9)

- a) Die Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei dürfen die vereinbarten Luftverkehrsdienste mit Luftfahrzeugen erbringen, die von beliebigen Luftfahrtunternehmen, einschließlich solcher aus Drittstaaten, mit oder ohne Besatzungen geleast sind, sofern alle daran Beteiligten die Bedingungen erfüllen, die nach den üblicherweise von den Vertragsparteien auf solche Vorkehrungen angewendeten Rechtsvorschriften vorgeschrieben sind.
- b) Keine Vertragspartei darf vorschreiben, dass die Luftfahrtunternehmen, die ihre Luftfahrzeuge im Leasing überlassen, über Verkehrsrechte nach diesem Abkommen verfügen müssen.
- c) Das Leasing mit Besatzung (Wet-Lease) eines Luftfahrzeugs eines Luftfahrtunternehmens eines nicht in Anhang III aufgeführten Drittstaates durch ein israelisches Luftfahrtunternehmen oder ein Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union

zur Wahrnehmung der in diesem Abkommen vorgesehenen Rechte muss die Ausnahme bleiben oder zur Deckung eines befristeten Bedarfs dienen. Es ist i) der Genehmigungsbehörde des anmietenden Luftfahrtunternehmens zur vorherigen Genehmigung und ii) der zuständigen Behörde der anderen Vertragspartei, die von dem geleasteten Luftfahrzeug angefliegen werden soll, zur Information vorzulegen.

Im Sinne dieses Unterabsatzes bedeutet der Begriff „Luftfahrzeug“ ein Luftfahrzeug eines Luftfahrtunternehmens eines Drittstaates, dem der Betrieb in der Europäischen Union und/oder in Israel nicht untersagt ist.

Franchise- und Branding-Vereinbarungen

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

Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen

(11) Jede Vertragspartei gewährleistet, dass ihre Verfahren, Leitlinien und Verordnungen zur Verwaltung von Zeitnischen für Flughäfen auf ihrem Gebiet transparent, wirksam und ohne Diskriminierung angewandt werden.

Konsultationen im Gemeinsamen Ausschuss

(12) Ist eine Vertragspartei der Auffassung, dass die andere Vertragspartei gegen diesen Artikel verstößt, so kann sie gemäß Artikel 22 Absatz 4 der anderen Vertragspartei ihre Erkenntnisse mitteilen und um Konsultationen ersuchen.

Artikel 9

Zölle und Gebühren

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

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

- a) Bordvorräte, die in das Gebiet einer Vertragspartei eingeführt oder dort geliefert werden und innerhalb angemessener Grenzen zur Verwendung in abgehenden, im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei an Bord genommen werden, selbst wenn diese Vorräte auf dem Teil des Fluges über dem besagten Gebiet verbraucht werden,
- b) Bodengerät und Ersatzteile (einschließlich Motoren), die in das Gebiet einer Vertragspartei zur Versorgung, Wartung

oder Reparatur eines im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugs eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei eingeführt werden,

- c) Treibstoff, Schmierstoffe und technische Verbrauchsgüter, die zur Verwendung in oder an einem im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeug eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei in das Gebiet einer Vertragspartei eingeführt oder dort geliefert werden, selbst wenn sie auf dem Teil des Fluges über dem besagten Gebiet verbraucht werden sollen,
- d) Druckerzeugnisse entsprechend den Zollvorschriften der jeweiligen Vertragspartei, die in das Gebiet einer Vertragspartei eingeführt oder dort geliefert werden und zur Verwendung in abgehenden, im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei an Bord genommen werden, selbst wenn diese Erzeugnisse auf dem Teil des Fluges über dem besagten Gebiet verwendet werden sollen, und
- e) Ausrüstungen für die Flug- und Luftsicherheit zum Einsatz an Flughäfen oder in Frachtabfertigungsterminals.

(3) Dieses Abkommen hindert keine Vertragspartei daran, in diskriminierungsfreier Weise Steuern, Abgaben, Zölle oder Gebühren auf Treibstoffe zu erheben, die in ihrem Gebiet für den Verbrauch durch ein Luftfahrzeug eines Luftfahrtunternehmens, das zwischen zwei Orten in seinem Gebiet eingesetzt wird, geliefert werden. Beim Einflug in das, im oder beim Ausflug aus dem Gebiet einer Vertragspartei sind die für dieses Gebiet geltenden Gesetze und sonstigen Vorschriften für den Verkauf, die Lieferung und die Verwendung von Flugzeugtreibstoff von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei einzuhalten.

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

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

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

(7) Die Bestimmungen dieses Abkommens berühren nicht den Bereich der Mehrwertsteuer, ausgenommen Einfuhrsteuern. Die in den jeweiligen Abkommen zwischen einem Mitgliedstaat der Europäischen Union und Israel enthaltenen Bestimmungen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung von Einkommen und Kapital werden von diesem Abkommen nicht berührt.

Artikel 10

Gebühren für die Nutzung von Flughäfen, Einrichtungen und Diensten

(1) Jede Vertragspartei gewährleistet, dass die Benutzungsgebühren, die ihre für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei 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 Luftfahrtunter-

nehmen der anderen Vertragspartei nicht ungünstiger sein als die günstigsten Bedingungen, die einem anderen Luftfahrtunternehmen gewährt werden.

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

(3) Jede Partei ermutigt zu Konsultationen zwischen den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen in ihrem Gebiet und den Luftfahrtunternehmen und/oder ihren Vertretungsorganen, welche die Dienste und Einrichtungen benutzen, und ermutigt die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen, für alle Flughafennutzer oder Vertretungsorgane oder Verbände der Flughafennutzer Informationen über die Komponenten bereitzustellen, die der Festlegung des Systems oder der Bemessung aller am Flughafen erhobenen Gebühren zugrunde liegen, da diese Informationen für eine genaue Überprüfung der Angemessenheit der Gebühren im Einklang mit den Grundsätzen in den Absätzen 1 und 2 erforderlich sind. Jede Vertragspartei ermutigt die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen, die Nutzer innerhalb einer angemessenen Frist über Vorschläge zur Änderung der Nutzungsgebühren zu unterrichten, um diesen Behörden die Möglichkeit zu geben, die von den Nutzern geäußerten Meinungen zu berücksichtigen, bevor Änderungen vorgenommen werden.

(4) In Verfahren zur Beilegung von Streitigkeiten nach Artikel 23 ist von einem Verstoß einer Vertragspartei gegen eine Bestimmung dieses Artikels nur dann auszugehen, wenn die Vertragspartei a) es unterlässt, innerhalb eines angemessenen Zeitraums eine Überprüfung der Gebühr oder der Praktiken vorzunehmen, auf die sich die Beschwerde der anderen Vertragspartei bezieht, oder b) es nach einer solchen Überprüfung unterlässt, alle ihr zur Verfügung stehenden Maßnahmen zu ergreifen, um eine Gebühr oder Praktiken zu ändern, die mit diesem Artikel unvereinbar sind.

Artikel 11

Preisbildung

(1) Die Vertragsparteien erlauben den Luftfahrtunternehmen die freie Preisbildung auf der Grundlage eines freien und lauterer Wettbewerbs.

(2) Sie schreiben keine Anmeldung der Preise vor.

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

Artikel 12

Statistik

(1) Die Vertragsparteien übermitteln einander die aufgrund der nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften notwendigen Statistiken sowie auf Wunsch andere vorliegende statistische Informationen, die nach vernünftigem Ermessen zur Überprüfung

des Luftverkehrsbetriebs im Rahmen dieses Abkommens angefordert werden können.

(2) Die Vertragsparteien arbeiten im Rahmen des Gemeinsamen Ausschusses gemäß Artikel 22 zusammen, um den Austausch statistischer Informationen untereinander zum Zwecke der Beobachtung der Entwicklung von Luftverkehrsdiensten im Rahmen dieses Abkommens zu erleichtern.

Titel II

Regulierungszusammenarbeit

Artikel 13

Flugsicherheit

(1) Unbeschadet des Ermessens der Legislativbehörden der Vertragsparteien arbeiten die Vertragsparteien auf dem Gebiet der Flugsicherheit eng zusammen, um, soweit praktisch durchführbar, harmonisierte Vorschriften für oder die gegenseitige Anerkennung der jeweiligen Sicherheitsstandards festzulegen. Der Gemeinsame Ausschuss wird mit Unterstützung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit diese Zusammenarbeit überwachen.

(2) Die Vertragsparteien stellen sicher, dass ihre einschlägigen Rechtsvorschriften oder Verfahren mindestens dem Niveau der in Anhang IV Teil A aufgeführten Vorschriften und Normen für den Luftverkehr entsprechen, die in Anhang VI näher beschrieben sind.

(3) Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien erkennen für die Durchführung des in diesem Abkommen vorgesehenen Luftverkehrs Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine, die jeweils von ihnen erteilt oder als gültig anerkannt wurden und noch Gültigkeit besitzen, als gültig an, vorausgesetzt, dass die Bedingungen für solche Zeugnisse und Erlaubnisscheine mindestens den auf Grund des ICAO-Abkommens festgelegten Mindestanforderungen entsprechen. Die zuständigen Behörden können jedoch die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen, die ihren eigenen Staatsangehörigen von anderen zuständigen Behörden erteilt oder für gültig erklärt worden sind, für Flüge über ihrem eigenen Gebiet verweigern.

(4) Jede Vertragspartei kann jederzeit um Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei eingehaltenen Sicherheitsstandards in Bezug auf Luftfahrteinrichtungen, die Flugbesatzung, das Luftfahrzeug und dessen Betrieb ersuchen. Die Konsultationen finden binnen dreißig (30) Tagen nach diesem Ersuchen statt.

(5) Stellt eine Vertragspartei im Anschluss an diese Konsultationen fest, dass die andere Vertragspartei in den Bereichen nach Absatz 4 Sicherheitsstandards und -anforderungen nicht wirksam aufrechterhält und verwaltet, die den zu diesem Zeitpunkt gemäß dem ICAO-Abkommen festgelegten Standards entsprechen, so werden der anderen Vertragspartei diese Feststellungen und die Schritte mitgeteilt, die zur Erfüllung der ICAO-Standards als notwendig erachtet werden. Die andere Vertragspartei ergreift dann innerhalb eines vereinbarten Zeitraums angemessene Abhilfemaßnahmen.

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

(7) Die zuständigen Behörden einer Vertragspartei können unverzüglich alle angemessenen Maßnahmen ergreifen, wenn sie

feststellen, dass ein Luftfahrzeug, ein Bauteil eines Luftfahrzeugs oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs möglicherweise

- a) die gemäß dem ICAO-Abkommen festgelegten Mindestnormen nicht erfüllen oder
- b) Anlass zu ernststen Bedenken aufgrund einer in Absatz 6 genannten Inspektion gemäß Artikel 16 des ICAO-Abkommens geben, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht die gemäß dem ICAO-Abkommen festgelegten Mindestnormen erfüllt, oder
- c) Anlass zu ernststen Bedenken geben, dass Mindeststandards, die gemäß dem ICAO-Abkommen festgelegt wurden, nicht wirksam aufrechterhalten und verwaltet werden.

(8) Ergreifen die zuständigen Behörden einer Vertragspartei Maßnahmen nach Absatz 7, unterrichten sie unverzüglich die zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei davon und begründen ihre Maßnahmen.

(9) Sind Maßnahmen dringend erforderlich, um den sicheren Betrieb eines Luftfahrzeugs zu gewährleisten, so behält jede Vertragspartei sich das Recht vor, die Betriebsgenehmigung eines oder mehrerer Luftfahrzeuge der anderen Vertragspartei unverzüglich auszusetzen oder zu ändern.

(10) Werden Maßnahmen in Anwendung der Absätze 7 oder 9 nicht aufgehoben, obwohl die Grundlage für ihr Ergreifen entfallen ist, kann jede Vertragspartei die Angelegenheit dem Gemeinsamen Ausschuss vorlegen.

Artikel 14

Luftsicherheit

(1) Die Vertragsparteien bekräftigen ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu gewährleisten, insbesondere ihre Verpflichtungen aufgrund des ICAO-Abkommens, des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, das am 14. September 1963 in Tokio unterzeichnet wurde, des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, das am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichnet wurde, des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, das am 23. September 1971 in Montreal unterzeichnet wurde, des Protokolls zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, das am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichnet wurde, soweit die Vertragsparteien diesen Übereinkünften beigetreten sind, sowie aufgrund aller sonstigen Übereinkünfte und Protokolle im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt, denen die Vertragsparteien beigetreten sind.

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

(3) Die Vertragsparteien handeln in ihren beiderseitigen Beziehungen entsprechend den Richtlinien zur Luftsicherheit und, soweit sie von ihnen angewandt werden, den Empfehlungen, die von der ICAO festgelegt und dem ICAO-Abkommen als Anhänge hinzugefügt wurden, soweit diese Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind. Die Vertragsparteien verlangen, dass die Halter von in ihren Ländern eingetragenen Luftfahrzeugen sowie Halter von Luftfahrzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Gebiet haben, und die Betreiber von Flughäfen in ihrem Gebiet mindestens entsprechend diesen Luftsicherheitsstandards handeln.

(4) Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet effektive Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Durchsuchung von Fluggästen und ihrem Handgepäck sowie zur geeigneten Kontrolle von Besatzungen, Fracht (einschließlich

aufgegebenem Gepäck) und Bordvorräten vor und während des Einsteigens und Beladens ergriffen werden und dass diese Maßnahmen angepasst werden, um stärkeren Bedrohungen zu begegnen. Die Vertragsparteien vereinbaren, dass ihre Luftfahrtunternehmen verpflichtet werden können, die in Absatz 3 aufgeführten Sicherheitsvorschriften der jeweils anderen Vertragspartei für den Einflug in das, den Ausflug aus dem und den Aufenthalt in dem Gebiet der jeweils anderen Vertragspartei einzuhalten. Wird eine Vertragspartei über eine spezifische Gefährdung eines spezifischen Fluges oder einer spezifischen Folge von Flügen in das oder aus dem Gebiet der anderen Vertragspartei unterrichtet, so unterrichtet sie die andere Vertragspartei und die erste Vertragspartei kann gemäß Absatz 6 besondere Sicherheitsmaßnahmen ergreifen, um der Gefährdung Rechnung zu tragen.

(5) Die Vertragsparteien vereinbaren, auf die gegenseitige Anerkennung der jeweiligen Sicherheitsstandards hinzuwirken. Zu diesem Zweck treffen sie Verwaltungsvereinbarungen, die Konsultationen über bestehende oder geplante Luftsicherheitsmaßnahmen sowie Zusammenarbeit und Informationsaustausch im Bereich der von den Vertragsparteien durchgeführten Qualitätssicherungsmaßnahmen ermöglichen. Eine Vertragspartei kann ferner um die Zusammenarbeit mit der anderen Vertragspartei ersuchen, um zu bewerten, ob besondere Sicherheitsmaßnahmen dieser anderen Vertragspartei den Anforderungen der ersuchenden Vertragspartei genügen. Unter Berücksichtigung der Bewertungsergebnisse kann die ersuchende Vertragspartei beschließen, Sicherheitsmaßnahmen eines gleichwertigen Standards im Gebiet der anderen Vertragspartei anzuwenden, um Transfer-Fluggäste, -Gepäck und/oder -Fracht im Gebiet der ersuchenden Vertragspartei von einer erneuten Kontrolle ausnehmen zu können. Eine solche Entscheidung wird der anderen Vertragspartei mitgeteilt.

(6) Jede Vertragspartei sagt außerdem eine wohlwollende Prüfung jedes Ersuchens der anderen Vertragspartei zu, angemessene besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung zu ergreifen. Außer bei Notfällen unterrichtet jede Vertragspartei die andere Vertragspartei im Voraus über besondere Sicherheitsmaßnahmen, deren Einführung sie beabsichtigt und die wesentliche finanzielle oder betriebliche Auswirkungen auf die nach diesem Abkommen erbrachten Luftverkehrsdienste haben könnten. Jede Vertragspartei kann gemäß Artikel 22 eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beantragen, um solche Sicherheitsmaßnahmen zu erörtern.

(7) Bei tatsächlichem Eintreten oder Drohen einer widerrechtlichen Inbesitznahme von Zivilluftfahrzeugen oder von sonstigen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit von Zivilluftfahrzeugen, Fluggästen, Besatzungen, Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen unterstützen die Vertragsparteien einander durch Erleichterung der Kommunikation und sonstige geeignete Maßnahmen, die der schnellen und sicheren Beendigung eines solchen Zwischenfalls oder der Bedrohung dienen.

(8) Jede Vertragspartei ergreift alle nach ihrem Erachten praktikablen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass ein Luftfahrzeug, das widerrechtlich in Besitz genommen wurde oder gegen das eine sonstige widerrechtliche Handlung verübt wurde und das sich in ihrem Gebiet am Boden befindet, am Boden festgehalten wird, sofern ein Weiterflug nicht wegen der alles andere überragenden Pflicht zum Schutz von Menschenleben erforderlich ist. Wann immer dies praktikabel ist, sind solche Maßnahmen auf der Grundlage gegenseitiger Konsultationen zu treffen.

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

(10) Unbeschadet des Artikels 4 stellt die Tatsache, dass innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Eingang eines solchen Antrags keine zufriedenstellende Einigung erzielt werden konnte, einen Grund dafür dar, die Betriebsgenehmigung von Luftfahrt-

unternehmen der anderen Vertragspartei zu verweigern, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen.

(11) Wenn eine unmittelbare und außergewöhnliche Bedrohung dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf von fünfzehn (15) Tagen vorläufige Maßnahmen treffen.

(12) Unbeschadet der Notwendigkeit von Sofortmaßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit bekräftigen die Vertragsparteien, dass sie bei der Erwägung von Sicherheitsmaßnahmen auch mögliche nachteilige wirtschaftliche und betriebliche Auswirkungen auf die Erbringung von Luftverkehrsdiensten im Rahmen dieses Abkommens bewerten und, soweit rechtliche Zwänge dies nicht unmöglich machen, derartige Faktoren Rechnung tragen, wenn sie die in Sicherheitsbelangen notwendigen und angemessenen Maßnahmen festlegen.

(13) Die nach den Absätzen 10 oder 11 getroffenen Maßnahmen werden eingestellt, wenn die andere Vertragspartei den Bestimmungen dieses Artikels nachkommt.

(14) Unbeschadet dieses Artikels vereinbaren die Vertragsparteien, dass keine Vertragspartei verpflichtet sein soll, Informationen offenzulegen, die ihrer nationalen Sicherheit schaden können.

Artikel 15

Flugverkehrsmanagement

(1) Die Vertragsparteien vereinbaren, im Bereich des Flugverkehrsmanagements eng zusammenzuarbeiten mit dem Ziel, den einheitlichen europäischen Luftraum auf Israel auszuweiten, um die Sicherheit und Gesamteffizienz im allgemeinen Luftverkehr anzuheben, Kapazitäten zu optimieren und Verzögerungen zu minimieren. Zu diesem Zweck erhält Israel im Ausschuss für den einheitlichen europäischen Luftraum Beobachterstatus. Der Gemeinsame Ausschuss überwacht die Zusammenarbeit.

(2) Um die Anwendung der Rechtsvorschriften für den einheitlichen europäischen Luftraum in ihren Gebieten zu erleichtern,

- a) trifft Israel die erforderlichen Maßnahmen, um seine institutionellen Strukturen für das Flugverkehrsmanagement an den einheitlichen europäischen Luftraum anzupassen, insbesondere durch Einrichtung einer nationalen Aufsichtsbehörde mit klarer Zuständigkeit, die zumindest funktionell unabhängig von Flugsicherungsdienstleistern ist, und
- b) assoziiert die Europäische Union Israel bei den einschlägigen operationellen Initiativen in den Bereichen Flugsicherungsdienste, Luftraum und Interoperabilität, die sich aus dem einheitlichen europäischen Luftraum ergeben, insbesondere durch angemessene Koordinierung bei SESAR.

(3)

- a) Die Vertragsparteien stellen sicher, dass ihre einschlägigen Rechtsvorschriften oder Verfahren mindestens den in Anhang IV Teil B Abschnitt A aufgeführten Vorschriften und Normen für den Luftverkehr entsprechen, die in Anhang VI näher beschrieben sind.
- b) Die Vertragsparteien bemühen sich, gemäß den in Anhang IV Teil B Abschnitt B aufgeführten Vorschriften und Normen der Europäischen Union für den Luftverkehr, die in Anhang VI näher beschrieben sind, zu handeln.

Artikel 16

Umwelt

(1) Die Vertragsparteien erkennen die Bedeutung des Umweltschutzes bei der Entwicklung und Durchführung der internationalen Luftfahrtpolitik an.

(2) Die Vertragsparteien erkennen an, dass ein wirksames globales, regionales, nationales und/oder lokales Handeln erforderlich ist, um die Umweltauswirkungen der Zivilluftfahrt zu minimieren.

(3) Die Vertragsparteien würdigen die Bedeutung der Zusammenarbeit, um im Rahmen multilateraler Gespräche den Auswirkungen des Luftverkehrs auf Umwelt und Wirtschaft Rechnung zu tragen, sie zu minimieren und zu gewährleisten, dass Maßnahmen zur Minderung nachteiliger Auswirkungen mit den Zielen dieses Abkommens vollständig zu vereinbaren sind.

(4) Dieses Abkommen schränkt in keiner Weise das Recht der zuständigen Behörden der Vertragsparteien ein, angemessene Maßnahmen zu ergreifen, um den Umweltauswirkungen des Luftverkehrs vorzubeugen oder anderweitig gegen sie vorzugehen, soweit diese Maßnahmen ohne Ansehen der Staatsangehörigkeit/Staatszugehörigkeit angewandt werden.

(5) Die Vertragsparteien stellen sicher, dass ihre einschlägigen Rechtsvorschriften oder Verfahren mindestens den in Anhang IV Teil C aufgeführten Vorschriften und Normen für den Luftverkehr entsprechen, die in Anhang VI näher beschrieben sind.

Artikel 17

Haftung von Luftfahrtunternehmen

(1) Die Vertragsparteien 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).

(2) Die Vertragsparteien stellen sicher, dass ihre einschlägigen Rechtsvorschriften oder Verfahren mindestens den in Anhang IV Teil D aufgeführten Vorschriften und Normen für den Luftverkehr entsprechen, die in Anhang VI näher beschrieben sind.

Artikel 18

Verbraucherrechte und Schutz personenbezogener Daten

Die Vertragsparteien stellen sicher, dass ihre einschlägigen Rechtsvorschriften oder Verfahren mindestens den in Anhang IV Teil E aufgeführten Vorschriften und Normen für den Luftverkehr entsprechen, die in Anhang VI näher beschrieben sind.

Artikel 19

Computerreservierungssysteme

Die Vertragsparteien wenden ihre Rechtsvorschriften einschließlich der Wettbewerbsregeln auf den Betrieb von Computerreservierungssystemen in fairer und diskriminierungsfreier Weise an. Die Computerreservierungssysteme, Luftfahrtunternehmen und Reisebüros einer Vertragspartei werden gleichbehandelt mit den Computerreservierungssystemen, Luftfahrtunternehmen und Reisebüros, die im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei tätig sind.

Artikel 20

Soziale Aspekte

Die Vertragsparteien stellen sicher, dass ihre einschlägigen Rechtsvorschriften oder Verfahren mindestens den in Anhang IV Teil F aufgeführten Vorschriften und Normen für den Luftverkehr entsprechen, die in Anhang VI näher beschrieben sind.

Titel III

Institutionelle Bestimmungen

Artikel 21

Auslegung und Durchsetzung

(1) Die Vertragsparteien 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 Vertragspartei ist für eine ordnungsgemäße Durchsetzung dieses Abkommens in ihrem Gebiet verantwortlich, insbesondere in Bezug auf die in Anhang IV aufgeführten Vorschriften und Normen für den Luftverkehr, die in Anhang VI näher beschrieben sind.

(3) Jede Vertragspartei stellt der anderen Vertragspartei bei Untersuchungen zu möglichen Verstößen, die diese Vertragspartei im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten nach diesem Abkommen durchführt, gemäß dem geltenden Recht der betreffenden Vertragspartei alle notwendigen Informationen zur Verfügung und leistet ihr die erforderliche Unterstützung.

(4) Handelt eine Vertragspartei im Rahmen der ihr durch dieses Abkommen übertragenen Zuständigkeiten in Angelegenheiten, die Interessen der anderen Vertragspartei berühren und die Behörden oder Unternehmen dieser Vertragspartei betreffen, so werden die Behörden der genannten anderen Vertragspartei umfassend unterrichtet und erhalten Gelegenheit zur Stellungnahme, bevor eine endgültige Entscheidung getroffen wird.

Artikel 22

Gemeinsamer Ausschuss

(1) Es wird ein Ausschuss aus Vertretern der Vertragsparteien (im Folgenden „Gemeinsamer Ausschuss“) eingesetzt, der für die Verwaltung dieses Abkommens zuständig ist und seine ordnungsgemäße Anwendung gewährleistet. Zu diesem Zweck spricht er Empfehlungen aus und fasst in den in diesem Abkommen vorgesehenen Fällen Beschlüsse.

(2) Die Beschlüsse des Gemeinsamen Ausschusses werden einvernehmlich gefasst und sind für die Vertragsparteien bindend. Sie werden von den Vertragsparteien gemäß ihren eigenen Vorschriften umgesetzt.

(3) Der Gemeinsame Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

(4) Der Gemeinsame Ausschuss tritt bei Bedarf, mindestens jedoch einmal jährlich, zusammen. Jede Vertragspartei kann die Einberufung einer Sitzung beantragen.

(5) Eine Vertragspartei kann auch eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beantragen, um Lösungen für Fragen im Zusammenhang mit der Auslegung und Anwendung dieses Abkommens zu finden. Diese Sitzung des Ausschusses muss so bald wie möglich stattfinden, spätestens jedoch zwei Monate nach Eingang des Antrags, soweit von den Vertragsparteien nicht anders beschlossen.

(6) Zur ordnungsgemäßen Durchführung dieses Abkommens tauschen die Vertragsparteien Informationen aus und halten auf Antrag einer Vertragspartei Konsultationen im Gemeinsamen Ausschuss ab.

(7) Wenn eine Vertragspartei der Auffassung ist, dass eine Entscheidung des Gemeinsamen Ausschusses von der anderen Vertragspartei nicht ordnungsgemäß umgesetzt wird, kann sie beantragen, dass diese Frage im Gemeinsamen Ausschuss erörtert wird. Gelangt der Gemeinsame Ausschuss nicht binnen zwei Monaten nach seiner Befassung zu einer Lösung, kann die beantragende Vertragspartei angemessene Schutzmaßnahmen gemäß Artikel 24 treffen.

(8) Zu jedem Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses werden der Zeitpunkt der Umsetzung durch die Vertragsparteien und alle weiteren Informationen, die die Wirtschaftsbeteiligten betreffen dürften, angegeben.

(9) Unbeschadet des Absatzes 2 können die Vertragsparteien, wenn der Gemeinsame Ausschuss in einer ihm vorgelegten Frage nicht binnen sechs Monaten nach seiner Befassung zu einer Entscheidung gelangt ist, vorübergehend angemessene Schutzmaßnahmen gemäß Artikel 24 treffen.

(10) Der Gemeinsame Ausschuss prüft Fragen betreffend bilaterale Investitionen im Hinblick auf eine Mehrheitsbeteiligung oder Veränderungen in Bezug auf die wirksame Kontrolle von Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien.

(11) Der Gemeinsame Ausschuss fördert außerdem die Zusammenarbeit durch folgende Maßnahmen:

- a) Durchführung seiner besonderen Aufgaben in Bezug auf die Regulierungszusammenarbeit nach Titel II dieses Abkommens,
- b) Unterstützung des Austauschs von Sachverständigen bei neuen Initiativen und Entwicklungen im Bereich Rechtsetzung und Regulierung, einschließlich der Bereiche Flug- und Luftsicherheit, Umwelt, Luftfahrtinfrastruktur (einschließlich Zeitnischen), Wettbewerbsumfeld und Verbraucherschutz,
- c) Beobachtung der sozialen Auswirkungen des Abkommens bei seiner derzeitigen Anwendung sowie Entwicklung geeigneter Lösungen bei berechtigten Einwänden,
- d) einvernehmliche Einigung über Vorschläge, Konzepte oder Dokumente verfahrenstechnischer Art, die unmittelbar mit dem Funktionieren dieses Abkommens im Zusammenhang stehen,
- e) Überlegungen zu potenziellen Bereichen für eine Weiterentwicklung dieses Abkommens, einschließlich Empfehlungen für Änderungen dieses Abkommens, und
- f) Prüfung der Anwendung von Anhang IV Abschnitt A.1 (Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die eine Betriebsuntersagung ergangen ist).

(12) Die Vertragsparteien verfolgen das gemeinsame Ziel, möglichst große Vorteile für Verbraucher, Luftfahrtunternehmen, Arbeitnehmer und Gemeinschaften auf beiden Seiten zu erreichen, indem dieses Abkommen auf Drittländer ausgeweitet wird. Zu diesem Zweck wird der Gemeinsame Ausschuss einen Vorschlag ausarbeiten, in dem die Bedingungen und Verfahren, einschließlich erforderlicher Änderungen dieses Abkommens, für den Beitritt von Drittstaaten zu diesem Abkommen festgelegt werden.

Artikel 23

Streitbeilegung und Schiedsverfahren

(1) Beide Vertragsparteien können auf diplomatischem Wege Streitfragen im Zusammenhang mit der Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens, die nicht gemäß Artikel 22 gelöst wurden, an den im Rahmen des Assoziierungsabkommens eingerichteten Assoziierungsrat verweisen. Für die Zwecke dieses Artikels handelt der im Rahmen des Assoziierungsabkommens eingerichtete Assoziierungsrat als Gemeinsamer Ausschuss.

(2) Der Assoziationsrat kann die Streitigkeit durch Beschluss beilegen.

(3) Die Vertragsparteien treffen die erforderlichen Maßnahmen zur Umsetzung des in Absatz 2 genannten Beschlusses.

(4) Sind die Vertragsparteien nicht in der Lage, die Streitigkeit gemäß Absatz 2 beizulegen, wird sie auf Antrag einer der Vertragsparteien nach dem folgenden Verfahren an ein Schiedsgericht aus drei Schiedsrichtern verwiesen:

- a) Jede Vertragspartei ernennt innerhalb von sechzig (60) Tagen nach Eingang der von der anderen Vertragspartei auf diplomatischem Wege übermittelten Notifizierung über den Antrag auf Schiedsverfahren vor dem Schiedsgericht einen Schiedsrichter; der dritte Schiedsrichter sollte innerhalb weiterer sechzig (60) Tage von den Vertragsparteien ernannt werden. Hat eine Vertragspartei innerhalb der vereinbarten Frist keinen Schiedsrichter ernannt oder wird der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der vereinbarten Frist ernannt, kann jede der beiden Vertragsparteien den Präsidenten des Rates der ICAO ersuchen, den bzw. die erforderlichen Schiedsrichter zu ernennen;
- b) der nach Absatz a ernannte dritte Schiedsrichter sollte Staatsangehöriger eines Drittstaates, der zum Zeitpunkt der Ernennung diplomatische Beziehungen mit beiden Vertrags-

parteien unterhält, sein und führt den Vorsitz über das Schiedsgericht;

- c) das Schiedsgericht gibt sich eine Verfahrensordnung und
- d) vorbehaltlich der abschließenden Entscheidung des Schiedsgerichts werden die Kosten des Schiedsverfahrens zu gleichen Teilen von den Vertragsparteien getragen.

(5) Auf Antrag einer Vertragspartei kann das Schiedsgericht die andere Vertragspartei anweisen, bis zu seiner endgültigen Entscheidung des Schiedsgerichts vorübergehende Abhilfemaßnahmen zu ergreifen.

(6) Das Schiedsgericht bemüht sich, vorläufige oder abschließende Entscheidungen im Konsens zu fassen. Wird kein Konsens erzielt, so fasst das Schiedsgericht seine Entscheidungen mit einfacher Mehrheit.

(7) Kommt eine Vertragspartei einer gemäß den Bestimmungen dieses Artikels ergangenen Entscheidung des Schiedsgerichts nicht innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Bekanntgabe dieser Entscheidung nach, kann die andere Vertragspartei für die Dauer dieses Verstoßes die Rechte oder Vorteile, die sie der für den Verstoß verantwortlichen Vertragspartei nach den Bestimmungen dieses Abkommens gewährt hat, beschränken, aussetzen oder zurücknehmen.

Artikel 24

Schutzmaßnahmen

(1) Die Vertragsparteien treffen alle allgemeinen oder besonderen Maßnahmen, die zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen aus diesem Abkommen erforderlich sind. Sie sorgen dafür, dass die Ziele dieses Abkommens verwirklicht werden.

(2) Ist eine Vertragspartei der Auffassung, dass die andere Vertragspartei einer Verpflichtung aus diesem Abkommen nicht nachgekommen ist, so kann sie geeignete Maßnahmen treffen. Die Schutzmaßnahmen sind hinsichtlich ihres Umfangs und ihrer Dauer auf das zur Behebung der Situation oder zur Wahrung der Ausgewogenheit dieses Abkommens unbedingt erforderliche Maß zu beschränken. Vorrang ist Maßnahmen zu geben, die das ordnungsgemäße Funktionieren des Abkommens möglichst wenig beeinträchtigen.

(3) Eine Vertragspartei, die Schutzmaßnahmen in Erwägung zieht, unterrichtet die andere Vertragspartei durch den Gemeinsamen Ausschuss und übermittelt alle einschlägigen Informationen.

(4) Die Vertragsparteien führen unverzüglich Konsultationen im Gemeinsamen Ausschuss durch, um eine allgemein annehmbare Lösung zu finden.

(5) Unbeschadet des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe d, des Artikels 4 Absatz 1 Buchstabe d, des Artikels 13 und des Artikels 14 darf die betreffende Vertragspartei bis nach Ablauf eines Monats nach der Notifizierung gemäß Absatz 3 keine Schutzmaßnahmen ergreifen, sofern nicht das Konsultationsverfahren nach Absatz 4 vor Ablauf dieser Frist abgeschlossen wurde.

(6) Die betreffende Vertragspartei notifiziert dem Gemeinsamen Ausschuss unverzüglich die getroffenen Maßnahmen und übermittelt alle einschlägigen Informationen.

(7) Alle aufgrund dieses Artikels getroffenen Maßnahmen werden ausgesetzt, sobald die Vertragspartei, die einer Verpflichtung nicht nachgekommen ist, die Bestimmungen dieses Abkommens erfüllt.

Artikel 25

Geografische Ausweitung des Abkommens

Die Vertragsparteien verpflichten sich zur Führung eines kontinuierlichen Dialogs, um die Vereinbarkeit dieses Abkommens mit dem Prozess von Barcelona zu gewährleisten, und streben als ihr letztendliches Ziel einen gemeinsamen Luftverkehrsraum Europa-Mittelmeer an. Daher soll die Möglichkeit, in gegen-

seitigem Einvernehmen Änderungen zu beschließen, um ähnliche Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommen zu berücksichtigen, im Gemeinsamen Ausschuss gemäß Artikel 22 Absatz 11 erörtert werden.

Artikel 26

Verhältnis zu anderen Übereinkünften

(1) Die Bestimmungen dieses Abkommens ersetzen die einschlägigen Bestimmungen der geltenden bilateralen Übereinkünfte und Vereinbarungen zwischen Israel und den Mitgliedstaaten. Unbeschadet aller Bestimmungen dieses Abkommens können jedoch bestehende Verkehrsrechte und Luftsicherheitsvorkehrungen, die aus diesen bilateralen Übereinkünften oder anderen, nicht unter dieses Abkommen fallenden oder günstigeren Vereinbarungen abgeleitet werden, weiterhin ausgeübt bzw. angewandt werden. Soweit Luftfahrtunternehmen betroffen sind, können diese Rechte und Vereinbarungen weiterhin ausgeübt bzw. angewandt werden durch:

- a) Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union, sofern hinsichtlich der Ausübung dieser bestehenden Rechte oder der Anwendung dieser sonstigen Vereinbarungen keine Diskriminierung zwischen Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union aufgrund der Staatszugehörigkeit stattfindet.
- b) Luftfahrtunternehmen des Staates Israel.

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

(3) Dieses Abkommen berührt nicht etwaige Beschlüsse der beiden Vertragsparteien, eventuell künftige Empfehlungen der ICAO anzuwenden. Die Vertragsparteien dürfen dieses Abkommen oder Teile davon nicht in der ICAO als Argument gegen die Erörterung politischer Alternativen im Hinblick auf Fragen, die unter dieses Abkommen fallen, anführen.

(4) Die Vertragsparteien vereinbaren, dass der künftige Abschluss von Luftsicherheitsvorkehrungen zwischen der Regierung des Staates Israel und den Regierungen der einzelnen Mitgliedstaaten der Europäischen Union in Sicherheitsbereichen, die nicht in die ausschließliche Zuständigkeit der EU fallen, nicht eingeschränkt oder untersagt wird. Die Vertragsparteien vereinbaren jedoch, i) wenn möglich und in Einklang mit Artikel 14 Absatz 5 dem Abschluss von Luftsicherheitsvorkehrungen auf EU-Ebene Vorrang einzuräumen und ii) dem Gemeinsamen Ausschuss die einschlägigen Informationen zu diesen bilateralen Luftsicherheitsvorkehrungen, die Artikel 14 Absatz 14 unterliegen, zu übermitteln.

Artikel 27

Änderungen

(1) Wünscht eine Vertragspartei eine Änderung dieses Abkommens, so setzt sie den Gemeinsamen Ausschuss davon in Kenntnis. Die Änderung des Abkommens tritt gemäß Artikel 30 in Kraft.

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

(3) Nach diesem Abkommen bleibt es jeder Vertragspartei unbenommen, vorbehaltlich der Einhaltung des Grundsatzes der Nichtdiskriminierung und der Bestimmungen dieses Abkommens im Luftfahrtbereich einseitig neue Rechtsvorschriften zu erlassen oder ihre in Anhang IV aufgeführten bestehenden Rechtsvorschriften im Luftfahrtbereich zu ändern.

(4) Werden neue Rechtsvorschriften oder eine Änderung bestehender, in Anhang IV aufgeführter Rechtsvorschriften im Luftfahrtbereich von einer Vertragspartei in Erwägung gezogen, so unterrichtet sie die andere Vertragspartei so bald wie möglich in

angemessener Weise. Nach Übermittlung dieser Angaben und auf Antrag einer der Vertragsparteien kann ein vorläufiger Meinungsaustausch im Gemeinsamen Ausschuss erfolgen.

(5) Jede Vertragspartei informiert die andere Vertragspartei regelmäßig und sobald dies angemessen ist über neu erlassene Rechtsvorschriften oder Änderungen ihrer in Anhang IV aufgeführten bestehenden Rechtsvorschriften im Luftfahrtbereich. Diese Informationen können im Gemeinsamen Ausschuss übermittelt werden. Auf Antrag einer der Vertragsparteien führt der Gemeinsame Ausschuss innerhalb von sechzig Tagen einen Meinungsaustausch über die Auswirkungen solcher neuen oder geänderten Rechtsvorschriften auf das ordnungsgemäße Funktionieren dieses Abkommens durch.

(6) Zum Schutz des ordnungsgemäßen Funktionierens dieses Abkommens

- a) trifft der Gemeinsame Ausschuss einen Beschluss zur Änderung von Anhang IV und/oder Anhang VI, um darin gegebenenfalls auf der Grundlage der Gegenseitigkeit die betreffenden neuen oder geänderten Rechtsvorschriften aufzunehmen, oder
- b) trifft der Gemeinsame Ausschuss einen Beschluss, dass die betreffenden neuen oder geänderten Rechtsvorschriften als mit diesem Abkommen vereinbar anzusehen sind, oder
- c) beschließt der Gemeinsame Ausschuss innerhalb einer annehmbaren Frist eine andere Maßnahme in Bezug auf die betreffenden neuen oder geänderten Rechtsvorschriften.

Artikel 28

Kündigung

- (1) Dieses Abkommen wird auf unbegrenzte Zeit geschlossen.
- (2) Jede Vertragspartei kann der anderen auf diplomatischem Wege jederzeit schriftlich mitteilen, dass sie dieses Abkommen kündigen will. Diese Mitteilung ist gleichzeitig auch der ICAO zu

übermitteln. Dieses Abkommen endet um Mitternacht GMT am Ende der IATA-Flugplanperiode, 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 Vertragsparteien zurückgenommen.

Artikel 29

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

Dieses Abkommen und alle Änderungen werden bei der ICAO und dem Sekretariat der Vereinten Nationen registriert.

Artikel 30

Anwendung und Inkrafttreten

(1) Dieses Abkommen wird ab dem Zeitpunkt seiner Unterzeichnung durch die Vertragsparteien in Einklang mit den nationalen Rechtsvorschriften der Vertragsparteien vorläufig angewendet.

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

Zu Urkund dessen haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen zu Luxemburg am zehnten Tag des Monats Juni im Jahr zweitausenddreizehn, der im hebräischen Kalender dem zweiten Tag des Monats Tammus im Jahr fünftausendsiebenhundertdreiundsiebzig entspricht, in zwei Urschriften in bulgarischer, dänischer, deutscher, englischer, estnischer, finnischer, französischer, griechischer, italienischer, lettischer, litauischer, maltesischer, niederländischer, polnischer, portugiesischer, rumänischer, schwedischer, slowakischer, slowenischer, spanischer, tschechischer, ungarischer und hebräischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Anhang I

Vereinbarte Dienste und festgelegte Strecken

1. Dieser Anhang unterliegt den in Anhang II aufgeführten Übergangsbestimmungen.
2. Jede Vertragspartei gewährt den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei die Rechte für die Erbringung von Luftverkehrsdiensten auf den nachfolgend festgelegten Strecken:
 - a) Für Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union:

Punkte in der Europäischen Union – ein oder mehrere Zwischenlandeplätze in Euromed-Ländern¹, in Ländern des gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums² oder in den in Anhang III aufgeführten Ländern – ein oder mehrere Punkte in Israel.
 - b) Für Luftfahrtunternehmen Israels:

Punkte in Israel – ein oder mehrere Zwischenlandeplätze in Euromed-Ländern, in Ländern des gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums oder in den in Anhang III aufgeführten Ländern – ein oder mehrere Punkte in der Europäischen Union.
3. Die gemäß Absatz 2 dieses Anhangs durchgeführten Dienste müssen ihren Ursprungs- oder Bestimmungsort, was Luftfahrtunternehmen Israels angeht, im Gebiet Israels und, was Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union angeht, im Gebiet der Europäischen Union haben.
4. Die Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien können nach eigenem Ermessen auf bestimmten oder allen Flügen
 - a) Flüge in einer oder in beiden Richtungen durchführen,
 - b) verschiedene Flugnummern innerhalb eines Fluges kombinieren,
 - c) Zwischenlandeplätze gemäß Absatz 2 sowie Punkte in den Gebieten der Vertragsparteien in beliebiger Kombination und Reihenfolge bedienen,
 - d) auf Landungen an einem bestimmten Punkt oder bestimmten Punkten verzichten,
 - e) an jedem beliebigen Punkt Verkehr von jedem ihrer Luftfahrzeuge auf ein anderes ihrer Luftfahrzeuge verlagern,
 - f) Zwischenlandungen an beliebigen Punkten innerhalb oder außerhalb des Gebietes beider Vertragsparteien durchführen, unbeschadet Artikel 2 Absatz 2 dieses Abkommens,
 - g) Transitverkehr über das Gebiet der jeweils anderen Vertragspartei durchführen und
 - h) Verkehr ungeachtet seines Ursprungs in ein und demselben Luftfahrzeug kombinieren.
5. Jede Vertragspartei lässt es zu, dass jedes Luftfahrtunternehmen die Frequenz und Kapazität des von ihr angebotenen internationalen Luftverkehrs auf Grund marktbezogener kommerzieller Überlegungen festlegt. In Übereinstimmung mit diesem Recht begrenzt keine Vertragspartei einseitig den Umfang des Verkehrs, die Frequenz oder Regelmäßigkeit des Dienstes oder das bzw. die Muster der von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge, abgesehen von Fällen, in denen dies aus zollrechtlichen, technischen, betrieblichen, ökologischen oder gesundheitlichen Gründen oder in Anwendung von Artikel 7 dieses Abkommens erforderlich ist.
6. Die Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei 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.
7. Ungeachtet anderer Bestimmungen dieses Anhangs gewährt dieses Abkommen keine Rechte zum Betrieb von internationalem Luftverkehr nach/aus/durch das Gebiet eines Drittlandes, das keine diplomatischen Beziehungen zu allen Vertragsparteien unterhält.

¹ „EUROMED“-Länder sind Marokko, Algerien, Tunesien, Libyen, Ägypten, Libanon, Jordanien, Israel, das palästinensische Gebiet, Syrien und die Türkei.

² „Länder des gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums“ sind die Länder, die dem multilateralen Übereinkommen über die Schaffung eines gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums angehören: Mitgliedstaaten der Europäischen Union, Republik Albanien, Bosnien und Herzegowina, Republik Kroatien, ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, Republik Island, Republik Montenegro, Königreich Norwegen, Republik Serbien und Kosovo gemäß der Resolution 1244 des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen.

Anhang II

Übergangsbestimmungen

1. Ungeachtet der Absätze 2 und 3 dieses Anhangs werden alle Rechte einschließlich Verkehrsrechten und günstigeren Behandlungen, die durch zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens bereits bestehende bilaterale Übereinkünfte oder Vereinbarungen zwischen Israel und den Mitgliedstaaten der Europäischen Union gewährt wurden, weiterhin gemäß den Bestimmungen von Artikel 3 dieses Abkommens ausgeübt. Soweit Luftfahrtunternehmen betroffen sind, können diese Rechte und Vereinbarungen weiterhin ausgeübt bzw. angewandt werden durch:
 - a) Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union, sofern hinsichtlich der Ausübung dieser bestehenden Rechte oder Anwendung dieser sonstigen Vereinbarungen keine Diskriminierung zwischen Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union aufgrund der Staatszugehörigkeit stattfindet.
 - b) Luftfahrtunternehmen des Staates Israel.
2. Bei der Beförderung von Fluggästen, Fracht und/oder Post, gesondert oder kombiniert, sind Luftfahrtunternehmen Israels und der Europäischen Union berechtigt, Rechte der dritten und vierten Freiheit auf den festgelegten Strecken vorbehaltlich folgender Übergangsbestimmungen auszuüben:
 - a) Ab dem Datum der Unterzeichnung dieses Abkommens und nur für Linienflugdienste:
 - i) für jede Strecke, mit Ausnahme der in Anhang V aufgeführten Strecken, sind zugelassene Luftfahrtunternehmen berechtigt, die Zahl der im Rahmen geltender bilateraler Übereinkünfte oder Vereinbarungen verfügbaren Wochenfrequenzen oder sieben (7) Wochenfrequenzen (es gilt die höhere Zahl) zu betreiben, und
 - ii) für die in Anhang V aufgeführten Strecken sind zugelassene Luftfahrtunternehmen berechtigt, die in Anhang V aufgeführte Zahl der Wochenfrequenzen zu betreiben.

Ab dem Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens gilt keine Beschränkung der Zahl der zugelassenen Luftfahrtunternehmen pro Strecke für jede Vertragspartei.
 - b) Ab dem ersten Tag der ersten IATA-Sommerflugplanperiode nach dem Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens und nur für Linienflugdienste sind zugelassene Luftfahrtunternehmen berechtigt,
 - i) für die in Anhang V Teil A aufgeführten Strecken zusätzlich zu der in Anhang V Teil A genannten Zahl der Wochenfrequenzen drei (3) weitere Wochenfrequenzen zu betreiben, und
 - ii) für alle anderen Strecken, einschließlich der in Anhang V Teil B aufgeführten Strecken, zusätzlich zu der sich aus der Anwendung von Buchstabe a Ziffern i und ii ergebenden Zahl der Wochenfrequenzen sieben (7) weitere Wochenfrequenzen zu betreiben.
 - c) Ab dem ersten Tag der zweiten IATA-Sommersaison nach dem Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens und nur für Linienflugdienste sind zugelassene Luftfahrtunternehmen berechtigt,
 - i) für die in Anhang V Teil A aufgeführten Strecken zusätzlich zu der sich aus der Anwendung von Buchstabe b Ziffer i ergebenden Zahl der Wochenfrequenzen drei (3) weitere Wochenfrequenzen zu betreiben, und
 - ii) für alle anderen Strecken, einschließlich der in Anhang V Teil B aufgeführten Strecken, zusätzlich zu der sich aus der Anwendung von Buchstabe b Ziffer ii ergebenden Zahl der Wochenfrequenzen sieben (7) weitere Wochenfrequenzen zu betreiben.
 - d) Vorbehaltlich des Absatzes 4 sind zugelassene Luftfahrtunternehmen ab dem ersten Tag der dritten IATA-Sommersaison nach dem Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens und nur für Linienflugdienste berechtigt,
 - i) für die in Anhang V Teil A aufgeführten Strecken zusätzlich zu der sich aus der Anwendung von Buchstabe c Ziffer i ergebenden Zahl der Wochenfrequenzen vier (4) weitere Wochenfrequenzen zu betreiben, und
 - ii) für alle anderen Strecken, einschließlich der in Anhang V Teil B aufgeführten Strecken, zusätzlich zu der sich aus der Anwendung von Buchstabe c Ziffer ii ergebenden Zahl der Wochenfrequenzen sieben (7) weitere Wochenfrequenzen zu betreiben.
 - e) Ab dem ersten Tag der vierten IATA-Sommersaison nach dem Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens und nur für Linienflugdienste sind zugelassene Luftfahrtunternehmen berechtigt,
 - i) für die in Anhang V Teil A aufgeführten Strecken zusätzlich zu der sich aus der Anwendung von Buchstabe d Ziffer i ergebenden Zahl der Wochenfrequenzen vier (4) weitere Wochenfrequenzen zu betreiben, und
 - ii) für alle anderen Strecken, einschließlich der in Anhang V Teil B aufgeführten Strecken, zusätzlich zu der sich aus der Anwendung von Buchstabe d Ziffer ii ergebenden Zahl der Wochenfrequenzen sieben (7) weitere Wochenfrequenzen zu betreiben.
 - f) Ab dem ersten Tag der fünften IATA-Sommersaison nach dem Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens gelten die Bestimmungen von Anhang I und die Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien sind berechtigt, Rechte der dritten und vierten Freiheit auf den festgelegten Strecken ohne Beschränkung des Umfangs, der Wochenfrequenzen oder der Regelmäßigkeit des Dienstes frei auszuüben.
3. Im Nichtlinienflugverkehr
 - a) unterliegt ab dem Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens die Durchführung von Nichtlinienflugverkehr weiterhin der Genehmigung der zuständigen Behörden der Vertragsparteien, die solche Anträge wohlwollend prüfen, und
 - b) gelten ab dem in Absatz 2 Buchstabe f genannten Zeitpunkt die Bestimmungen von Anhang I und die Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien sind berechtigt, Rechte der dritten und vierten Freiheit auf den festgelegten Strecken ohne Beschränkung des Umfangs, der Wochenfrequenzen, der Zahl der zugelassenen Luftfahrtunternehmen oder der Regelmäßigkeit des Dienstes frei auszuüben.
4. Vor dem in Absatz 2 Buchstabe d dieses Anhangs genannten Zeitpunkt tritt der Gemeinsame Ausschuss zusammen, um die Durchführung dieses Abkommens zu überprüfen und die kommerziellen Auswirkungen der ersten beiden Stufen des in diesem Anhang erläuterten Übergangszeitraums zu bewerten. Auf der Grundlage dieser Bewertung und unbeschadet

seiner Zuständigkeit nach Artikel 22 kann der Gemeinsame Ausschuss einvernehmlich entscheiden,

- a) die Umsetzung von Absatz 2 Buchstaben d, e und f auf bestimmten Strecken um einen gemeinsam vereinbarten Zeitraum, der zwei Jahre nicht überschreitet, zu verschieben, falls die vorstehend genannte Bewertung ergibt, dass entweder die für Linienflugdienste geltenden Beschränkungen durch Nichtlinienflugdienste umgangen werden oder dass ein wesentliches Ungleichgewicht in Bezug auf den Umfang des von den Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien durchgeführten Luftverkehrs besteht, das die Erhaltung der Dienste gefährden könnte, oder
- b) die Zahl der in Absatz 2 Buchstabe d Ziffer i und Buchstabe e Ziffer i genannten zusätzlichen Frequenzen zu erhöhen.

Kann im Gemeinsamen Ausschuss keine Einigung erzielt werden, so kann eine Vertragspartei angemessene Schutzmaßnahmen gemäß Artikel 24 dieses Abkommens treffen.

5. Die Umsetzung und Anwendung der in den Rechtsvorschriften der Europäischen Union für den Luftverkehr, die in Anhang IV aufgeführt sind, festgelegten Vorschriften und Normen durch Israel wird durch einen Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses auf der Grundlage einer Bewertung durch die Europäische Union bestätigt. Diese Bewertung erfolgt i) zu dem Zeitpunkt, zu dem Israel dem Gemeinsamen Ausschuss den Abschluss des Harmonisierungsprozesses auf der Grundlage von Anhang IV dieses Abkommens mitteilt, ii) spätestens jedoch drei Jahre nach Inkrafttreten dieses Abkommens.
6. Ungeachtet der Bestimmungen von Anhang I und unbeschadet des Artikels 26 Absatz 1 dieses Abkommens sowie Absatz 1 dieses Anhangs sind die Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien bis zum Zeitpunkt der Annahme des in Absatz 5 dieses Anhangs genannten Beschlusses nicht berechtigt, bei der Erbringung der vereinbarten Dienste auf den festgelegten Strecken Rechte der fünften Freiheit auszuüben, einschließlich zwischen Punkten innerhalb des Gebiets der Europäischen Union.

Anhang III
Liste der anderen Staaten
nach den Artikeln 3, 4 und 8 des Abkommens
sowie Anhang I

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

Anhang IV

Vorschriften für die Zivilluftfahrt

Die entsprechenden Vorschriften und Normen der Europäischen Union, auf die in diesem Abkommen verwiesen wird, beruhen auf den nachstehenden Rechtsakten. Gegebenenfalls sind im Folgenden bestimmte Anpassungen für die einzelnen Rechtsakte aufgeführt. Die entsprechenden Vorschriften und Normen sind gemäß Anhang VI anwendbar, sofern in diesem Anhang oder in Anhang II (Übergangsbestimmungen) nichts anderes bestimmt ist.

A. Flugsicherheit

A.1 Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die eine Betriebsuntersagung ergangen ist

Israel trifft so bald wie möglich Maßnahmen, die den Maßnahmen entsprechen, die die EU-Mitgliedstaaten auf der Grundlage der Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die eine Betriebsuntersagung ergangen ist, getroffen haben.

Die Maßnahmen werden gemäß den einschlägigen Bestimmungen für die Erstellung und Veröffentlichung einer Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die eine Betriebsuntersagung ergangen ist, und der Anforderungen hinsichtlich der Informationen für Fluggäste zur Identität des Luftfahrtunternehmens, das ihren Flug tatsächlich ausführt, getroffen, die in folgenden EU-Rechtsvorschriften niedergelegt sind:

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

Maßgebliche Bestimmungen: Artikel 1 bis 13 und Anhang

Nr. 473/2006

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

Maßgebliche 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,

regelmäßig geändert durch Verordnungen der Kommission.

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

Falls eine Maßnahme Anlass zu ernststen Bedenken Israels gibt, kann Israel ihre Anwendung aussetzen und die Angelegenheit unverzüglich gemäß Artikel 22 Absatz 11 Buchstabe f dem Gemeinsamen Ausschuss vorlegen.

A.2 Untersuchung von Unfällen/Störungen und Meldung von Ereignissen

A.2.1: 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

Maßgebliche Bestimmungen: Artikel 1 bis 5, Artikel 8 bis Artikel 18 Absatz 2, Artikel 20 und 21, Artikel 23 und Anhang

A.2.2: Nr. 2003/42

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

Maßgebliche Bestimmungen: Artikel 1 bis 6 und Artikel 8 bis 9

B. Flugverkehrsmanagement

Grundverordnungen

Abschnitt A:

B.1: 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“)

Maßgebliche Bestimmungen: Artikel 1 Absätze 1 bis 3, Artikel 2, Artikel 4 Absätze 1 bis 4, Artikel 9 und 10, Artikel 11 Absätze 1 und 2, Artikel 11 Absatz 3 Buchstaben b und d, Artikel 11 Absätze 4 bis 6, Artikel 13

B.2: 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“)

Maßgebliche Bestimmungen: Artikel 2 Absätze 1 bis 2 und Absätze 4 bis 6, Artikel 4, Artikel 7 Absätze 1 und 2, Artikel 7 Absätze 4, 5 und 7, Artikel 8 Absätze 1, 3 und 4, Artikel 9, Artikel 10 und 11, Artikel 12 Absätze 1 bis 4, Artikel 18 Absätze 1 und 2 und Anhang II

B.3: 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“)

Maßgebliche Bestimmungen: Artikel 1, 3a, 4, Artikel 6 Absätze 1 bis 5, Artikel 6 Absatz 7, Artikel 7 Absätze 1 und 3, Artikel 8

B.4: 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“)

Maßgebliche Bestimmungen: Artikel 1 bis 3, Artikel 4 Absatz 2, Artikel 5 bis 6a, Artikel 7 Absatz 1, Artikel 8, Anhänge I bis V

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

B.5: 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 die Verordnung (EG) Nr. 1108/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in Bezug auf Flugplätze, Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2006/23/EG

Maßgebliche Bestimmungen: Artikel 3, Artikel 8b Absätze 1 bis 3, Artikel 8b Absätze 5 und 6, Artikel 8c Absätze 1 bis 10, Anhang Vb

Abschnitt B:

B.2: 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“)

Maßgebliche Bestimmungen: Artikel 2 Absatz 3, Artikel 7 Absätze 6 und 8, Artikel 8 Absätze 2 und 5, Artikel 9a Absätze 1 bis 5, Artikel 13

B.3: 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“)

Maßgebliche Bestimmungen: Artikel 3, Artikel 6 Absatz 6

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

B.5: 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 die Verordnung (EG) Nr. 1108/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in Bezug auf Flugplätze, Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2006/23/EG

Maßgebliche Bestimmungen: Artikel 8b Absatz 4, Artikel 8c Absatz 10, Anhang Vb Nummer 4

Durchführungsbestimmungen

Folgende Rechtsakte sind anwendbar und einschlägig, sofern in Anhang VI in Bezug auf die entsprechenden Vorschriften und Normen betreffend die „Grundverordnungen“ nichts anderes festgelegt ist:

Rahmen (Verordnung (EG) Nr. 549/2004):

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

Flugsicherungsdienste (Verordnung (EG) Nr. 550/2004):

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

Luftraum (Verordnung (EG) Nr. 551/2004):

- Verordnung (EU) Nr. 255/2010 der Kommission vom 25. März 2010 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Verkehrsflussregelung im Flugverkehr
- Verordnung (EG) Nr. 730/2006 der Kommission vom 11. Mai 2006 über die Luftraumklassifizierung und den Zugang von Flügen nach Sichtflugregeln zum Luftraum oberhalb der Flugfläche 195
- Verordnung (EG) Nr. 2150/2005 der Kommission vom 23. Dezember 2005 über gemeinsame Regeln für die flexible Luftraumnutzung

Interoperabilität (Verordnung (EG) Nr. 552/2004):

- 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
- Verordnung (EU) Nr. 929/2010 der Kommission vom 18. Oktober 2010 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1033/2006 hinsichtlich der in Artikel 3 Absatz 1 genannten ICAO-Bestimmungen
- Verordnung (EU) Nr. 73/2010 der Kommission vom 26. Januar 2010 zur Festlegung der qualitativen Anforderungen an Luftfahrt- und Luftfahrtinformationen für den einheitlichen europäischen Luftraum
- 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
- 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
- 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
- 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

ATM/ANS-Anforderungen, die sich aus der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1108/2009, ergeben:

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

- Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1034/2011 der Kommission vom 17. Oktober 2011 über die Sicherheitsaufsicht im Bereich des Flugverkehrsmanagements und der Flugsicherungsdienste und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 691/2010
- Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1035/2011 der Kommission vom 17. Oktober 2011 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an die Erbringung von Flugsicherungsdiensten und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 482/2008 und (EU) Nr. 691/2010

C. Umwelt

C.1: Nr. 2002/30

Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft, geändert oder angepasst durch die Beitrittsakte von 2003 und die Beitrittsakte von 2005

Maßgebliche Bestimmungen: Artikel 3 bis 5, Artikel 7, Artikel 9 und 10, Artikel 11 Absatz 2, Artikel 12, Anhang II Absätze 1 bis 3

C.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)

Maßgebliche Bestimmungen: Artikel 1 bis 3, Artikel 5

D. Haftung von Luftfahrtunternehmen

D.1: Nr. 2027/97

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

geändert durch:

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

Maßgebliche Bestimmungen: Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a, Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben c bis g, Artikel 3 bis 6

E. Verbraucherrechte und Schutz personenbezogener Daten

E.1: Nr. 90/314

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

Maßgebliche Bestimmungen: Artikel 1 bis Artikel 4 Absatz 2, Artikel 4 Absätze 4 bis 7, Artikel 5 und 6

E.2: Nr. 95/46

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

Maßgebliche Bestimmungen: Artikel 1 bis 34

E.3: 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

Maßgebliche Bestimmungen: Artikel 1 bis 16

E.4: Nr. 1107/2006

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

Maßgebliche Bestimmungen: Artikel 1 Absatz 1, Artikel 2 bis 16, Anhänge I und II

F. Soziale Aspekte

F.1: Nr. 2000/79

Richtlinie 2000/79/EWG des Rates vom 27. November 2000 über die 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) geschlossene Europäische Vereinbarung über die Arbeitszeitorganisation für das fliegende Personal der Zivilluftfahrt

Maßgebliche Bestimmungen: Klausel 1 Absatz 1 und Anhang Klauseln 2 bis 9

Anhang V

Teil A: Vereinbarte Basisfrequenzen auf bestimmten Strecken (mindestens 14)

Art des Dienstes	Strecken		Basiskapazität (Wochenfrequenzen)
Passagiere	Wien	Tel-Aviv (TLV)	Für das erste Luftfahrtunternehmen: 14 Für das zweite und jedes weitere Luftfahrtunternehmen: 3
Passagiere	Paris (CDG – ORY – BVA)	Tel-Aviv (TLV)	Für das erste Luftfahrtunternehmen: unbegrenzt Für das zweite und jedes weitere Luftfahrtunternehmen: 7
Passagiere	Frankfurt	Tel-Aviv (TLV)	14
Passagiere	Athen	Tel-Aviv (TLV)	14
Passagiere	Rom	Tel-Aviv (TLV)	25
Passagiere	Madrid	Tel-Aviv (TLV)	21
Passagiere/Fracht	London (LHR)	Tel-Aviv (TLV)	Für die ersten beiden Luftfahrtunternehmen: unbegrenzt

Teil B: Vereinbarte Basisfrequenzen auf bestimmten Strecken (7 – 13)

Art des Dienstes	Strecken		Basiskapazität (Wochenfrequenzen)
Passagiere	Mailand	Tel-Aviv (TLV)	13
Passagiere	Berlin	Tel-Aviv (TLV)	11
Passagiere	Barcelona	Tel-Aviv (TLV)	10
Passagiere	München	Tel-Aviv (TLV)	10

Anhang VI
Vorschriften und Normen,
die bei der Anwendung der in Anhang IV
des Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens EU-Israel
aufgeführten Rechtsvorschriften erfüllt sein müssen

Haftungsausschluss: Dieser Anhang berührt nicht die Anwendung des EU-Rechts in der EU.

Teil A.2: Untersuchung von Unfällen/Störungen und Meldung von Ereignissen

A.2.1: 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

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/Art.#/Norm#)	Norm
1	A2.1.1.1	Ziel der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 ist die Verbesserung der Flugsicherheit, indem ein hohes Niveau hinsichtlich Effizienz, Zweckmäßigkeit und Qualität europäischer Sicherheitsuntersuchungen in der Zivilluftfahrt gewährleistet wird, deren ausschließlicher Zweck die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen ohne Klärung der Schuld- oder Haftungsfrage ist. Sie enthält ferner Vorschriften für die fristgerechte Verfügbarkeit von Informationen über alle Personen und gefährlichen Güter an Bord von Luftfahrzeugen, die von einem Unfall betroffen sind. Sie soll auch die Unterstützung der Opfer von Flugunfällen und deren Angehörigen verbessern.
2	A2.1.2.1	Die Begriffsbestimmungen in Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 996/2010 gelten, soweit anwendbar und angemessen, für die in diesem Anhang aufgeführten Normen und Vorschriften für die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt.
3	A2.1.3.1	Die in diesem Anhang aufgeführten Normen und Vorschriften gelten für Sicherheitsuntersuchungen von Unfällen und schweren Störungen, die von den Vertragsparteien gemäß internationalen Normen und empfohlenen Praktiken durchgeführt werden.
4 Abs. 1	A2.1.4.1	Jede Vertragspartei stellt sicher, dass Sicherheitsuntersuchungen ohne Einflussnahme von außen von einer ständigen nationalen Untersuchungsstelle für die Sicherheit der Zivilluftfahrt („Sicherheitsuntersuchungsstelle“), die in der Lage ist, selbständig eine umfassende Sicherheitsuntersuchung entweder allein oder im Wege von Vereinbarungen mit anderen Sicherheitsuntersuchungsstellen durchzuführen, durchgeführt oder beaufsichtigt werden.
4 Abs. 2	A2.1.4.2	Die Sicherheitsuntersuchungsstelle muss funktionell insbesondere von jenen Luftfahrtbehörden, die für die Lufttüchtigkeit, die Zulassung, den Flugbetrieb, die Instandhaltung, die Erteilung von Erlaubnissen, die Flugverkehrskontrolle und den Flughafenbetrieb zuständig sind, sowie allgemein von allen anderen Beteiligten oder Einrichtungen, deren Interessen oder Auftrag mit der Aufgabe der Sicherheitsuntersuchungsstelle kollidieren oder ihre Objektivität beeinflussen könnten, unabhängig sein.
4 Abs. 3	A2.1.4.3	Die Sicherheitsuntersuchungsstelle holt bei der Durchführung der Sicherheitsuntersuchung von keiner Stelle Anweisungen ein, noch nimmt sie solche entgegen und sie verfügt über uneingeschränkte Autorität bei der Durchführung der Sicherheitsuntersuchungen.
4 Abs. 4	A2.1.4.4	Die der Sicherheitsuntersuchungsstelle übertragenen Tätigkeiten können auch die Sammlung und Analyse von Informationen zur Flugsicherheit beinhalten, insbesondere im Hinblick auf die Unfallverhütung, sofern diese Tätigkeiten die Unabhängigkeit der Stelle nicht beeinträchtigen oder Zuständigkeiten in Regulierungs-, Verwaltungs- oder Normungsfragen mit sich bringen.
4 Abs. 5	A2.1.4.5	Zur Unterrichtung der Öffentlichkeit über das allgemeine Flugsicherheitsniveau wird jährlich ein Sicherheitsbericht auf nationaler Ebene veröffentlicht. Die Quellen vertraulicher Informationen werden in dieser Auswertung nicht offengelegt.

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/Art.#/Norm#)	Norm
4 Abs. 6	A2.1.4.6	Die Sicherheitsuntersuchungsstelle wird durch die jeweilige Vertragspartei so ausgestattet, dass sie ihre Aufgaben unabhängig wahrnehmen kann; sie muss hierfür über ausreichende Mittel verfügen.
5 Abs. 1 – 3	A2.1.5.1	Die Vertragspartei muss jeden Unfall oder jede schwere Störung untersuchen, für die die Untersuchung gemäß Anhang 13 verbindlich vorgeschrieben ist.
5 Abs. 4	A2.1.5.4	Den Sicherheitsuntersuchungsstellen ist es freigestellt, im Einklang mit den nationalen Rechtsvorschriften der Vertragsparteien andere als die in Anhang 13 genannten Störungen zu untersuchen, wenn sie daraus Lehren für die Sicherheit erwarten.
5 Abs. 5	A2.1.5.5	Schuld- oder Haftungsfragen sind auf keinen Fall Gegenstand der Sicherheitsuntersuchung. Sie sind unabhängig und getrennt von Justiz- oder Verwaltungsverfahren und ohne Präjudizierung solcher Verfahren zur Feststellung des Verschuldens oder der Haftung durchzuführen.
8	A2.1.8.1	Sofern die Anforderung, dass kein Interessenkonflikt vorliegen darf, erfüllt ist, können die Sicherheitsuntersuchungsstellen die nationalen Zivilluftfahrtbehörden einladen, im Bereich ihrer jeweiligen Zuständigkeit einen Vertreter für die Teilnahme an allen Sicherheitsuntersuchungen, für die die Sicherheitsuntersuchungsstelle zuständig ist, als Berater des Untersuchungsleiters – unter der Aufsicht und nach dem Ermessen des Untersuchungsleiters – zu benennen. Die nationalen Zivilluftfahrtbehörden unterstützen die Untersuchung, bei der sie teilnahmeberechtigt sind, dadurch, dass sie der leitenden Sicherheitsuntersuchungsstelle die angeforderten Informationen bereitstellen. Sie stellen ferner der leitenden Sicherheitsuntersuchungsstelle Berater und Ausrüstungen zur Verfügung, wenn dies erforderlich ist.
9 Abs. 1	A2.1.9.1	Jede beteiligte Person, die Kenntnis vom Eintreten eines Unfalls oder einer schweren Störung hat, hat der zuständigen Sicherheitsuntersuchungsstelle des Ereignisstaats unverzüglich darüber Meldung zu erstatten.
9 Abs. 2	A2.1.9.2	Die Sicherheitsuntersuchungsstelle unterrichtet unverzüglich die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und die betroffenen Drittländer gemäß den internationalen Richtlinien und Empfehlungen über alle Unfälle und schweren Störungen, die ihr gemeldet werden. Sie unterrichtet die Europäische Kommission und die EASA, falls an dem Unfall oder der schweren Störung ein in der EU registriertes, betriebenes, hergestelltes oder zugelassenes Luftfahrzeug beteiligt ist.
10 Abs. 1	A2.1.10.1	Nach Eingang der Meldung eines Unfalls oder einer schweren Störung durch ein Drittland informiert die Vertragspartei, die der Eintragungs-, Betreiber-, Entwurfs- oder Herstellungsstaat ist, das Drittland, in dessen Hoheitsgebiet sich der Unfall oder die schwere Störung ereignet hat, so rasch wie möglich darüber, ob sie beabsichtigt, einen akkreditierten Vertreter gemäß den internationalen Richtlinien und Empfehlungen zu benennen. Wird ein akkreditierter Vertreter benannt, so müssen der Name und die Kontaktangaben mitgeteilt werden sowie der voraussichtliche Zeitpunkt des Eintreffens, falls der akkreditierte Vertreter beabsichtigt, in das Land zu reisen, das die Meldung versandt hat.
10 Abs. 2	A2.1.10.2	Akkreditierte Vertreter des Entwurfsstaats werden von der Sicherheitsuntersuchungsstelle der Vertragspartei benannt, in deren Hoheitsgebiet sich der Hauptgeschäftssitz des Inhabers der Musterzulassung des Luftfahrzeugs oder Motors befindet.
11 Abs. 1	A2.1.11.1	Nach Ernennung durch eine Sicherheitsuntersuchungsstelle und unbeschadet einer etwaigen justiziellen Untersuchung ist der Untersuchungsleiter befugt, die notwendigen Maßnahmen zu treffen, damit die Anforderungen der Sicherheitsuntersuchung erfüllt werden können.

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/Art.#/Norm#)	Norm
11 Abs. 2	A2.1.11.2	<p>Unbeschadet etwaiger Vertraulichkeitsverpflichtungen nach einschlägigen Rechtsvorschriften der Vertragspartei ist der Untersuchungsleiter insbesondere berechtigt,</p> <ul style="list-style-type: none"> a) sofortigen, uneingeschränkten und ungehinderten Zugang zum Ort des Unfalls oder der schweren Störung sowie zum Luftfahrzeug, zu seiner Ladung und zu Wrackteilen zu erhalten; b) die sofortige Beweisaufnahme und überwachte Entnahme von Trümmern oder Bauteilen zu Untersuchungs- oder Auswertungszwecken zu gewährleisten; c) sofortigen Zugang zu Flugschreibern und ihrem Inhalt sowie sonstigen einschlägigen Aufzeichnungen und die Kontrolle darüber zu erhalten; d) gemäß den geltenden Rechtsvorschriften der Vertragspartei eine vollständige Autopsie der Leichen der tödlich verletzten Personen zu beantragen und hierzu beizutragen und sofortigen Zugang zu den Ergebnissen dieser Untersuchungen oder der Prüfungen an dabei entnommenen Proben zu erhalten; e) gemäß den geltenden Rechtsvorschriften der Vertragspartei die medizinische Untersuchung von am Betrieb des Luftfahrzeugs beteiligten Personen oder die Durchführung von Prüfungen der bei diesen Personen genommenen Proben zu beantragen und sofortigen Zugang zu den Ergebnissen dieser Untersuchungen oder Prüfungen zu erhalten; f) Zeugen zu laden und zu befragen und sie aufzufordern, Informationen oder Beweismittel, die für die Sicherheitsuntersuchung von Belang sind, bereitzustellen; g) ungehinderten Zugang zu allen sachdienlichen Informationen oder Aufzeichnungen des Eigentümers, des Inhabers der Musterzulassung, des für die Instandhaltung zuständigen Betriebs, der Ausbildungseinrichtung, des Betreibers oder des Herstellers des Luftfahrzeugs, der für die Zivilluftfahrt zuständigen Stellen und der Flugsicherungsorganisationen oder der Flugplatzbetreiber zu erhalten.
11 Abs. 3	A2.1.11.3	<p>Der Untersuchungsleiter räumt seinen Untersuchungsbeauftragten und – sofern dies keinen Verstoß gegen die geltenden Rechtsvorschriften der Vertragspartei darstellt – seinen Beratern und den akkreditierten Vertretern und deren Beratern die in Norm A2.1.11.2 aufgeführten Befugnisse in dem zu ihrer wirksamen Beteiligung an der Sicherheitsuntersuchung notwendigen Umfang ein. Diese Befugnisse beeinträchtigen nicht die Befugnisse der von der Stelle, die die justizielle Untersuchung leitet, benannten Untersuchungsbeauftragten und Sachverständigen.</p>
11 Abs. 4	A2.1.11.4	<p>Jede Person, die an einer Sicherheitsuntersuchung teilnimmt, erfüllt ihre Aufgaben unabhängig und darf Weisungen von anderen Personen als dem Untersuchungsleiter weder einholen noch entgegennehmen.</p>
12 Abs. 1 – 2	A2.1.12.1	<p>Wird auch eine justizielle Untersuchung eines Unfalls oder einer schweren Störung veranlasst, so sollte der Untersuchungsleiter davon in Kenntnis gesetzt werden. In diesem Fall sollte der Untersuchungsleiter die Rückverfolgbarkeit gewährleisten und Flugschreiber und anderes Beweismaterial in Verwahrung halten. Die Justizbehörde kann einen Beamten dieser Behörde dazu bestellen, die Flugschreiber oder das Beweismaterial zu dem Ort zu begleiten, an dem die Auswertung oder Weiterbehandlung erfolgt. Kann dieses Beweismaterial durch die Prüfung oder Analyse verändert oder zerstört werden, ist unbeschadet der nationalen Rechtsvorschriften die vorherige Zustimmung der Justizbehörden erforderlich. Geht diese Zustimmung nicht innerhalb angemessener Zeit ein, so verhindert dies nicht, dass der Untersuchungsleiter die Prüfung oder Analyse durchführt. Ist die Justizbehörde berechtigt, Beweisstücke zu beschlagnahmen, sollte der Untersuchungsleiter sofortigen und unbeschränkten Zugang zu solchen Beweisstücken haben und sie nutzen dürfen.</p>

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/Art.#/Norm#)	Norm
		<p>Stellt sich bei der Sicherheitsuntersuchung heraus oder wird vermutet, dass bei dem Unfall oder der schweren Störung ein unrechtmäßiger Eingriff im Sinne der nationalen Rechtsvorschriften, z. B. der Rechtsvorschriften über die Untersuchung von Unfällen, vorlag, hat der Untersuchungsleiter die zuständigen Behörden unverzüglich davon in Kenntnis zu setzen. Vorbehaltlich Norm A2.1.14.1 sind die bei der Sicherheitsuntersuchung erfassten einschlägigen Informationen diesen Behörden sofort zur Verfügung zu stellen; einschlägiges Material kann auf Ersuchen dieser Behörden ebenfalls an sie übermittelt werden. Die Weiterleitung dieser Informationen und dieses Materials beeinträchtigt nicht das Recht der Sicherheitsuntersuchungsstelle, die Sicherheitsuntersuchung in Abstimmung mit den Behörden, denen die Kontrolle über die Unfallstelle ggf. übertragen wurde, fortzusetzen.</p>
12 Abs. 3	A2.1.12.2	<p>Die Vertragsparteien stellen sicher, dass die Sicherheitsuntersuchungsstellen einerseits und die anderen Behörden, die voraussichtlich an den Aktivitäten im Zusammenhang mit der Sicherheitsuntersuchung beteiligt sind, wie Justiz- und Zivilluftfahrtbehörden und Such- und Rettungsdienste andererseits, im Wege von im Voraus getroffenen Regelungen zusammenarbeiten.</p> <p>Bei diesen Regelungen ist die Unabhängigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle zu wahren und zu ermöglichen, dass die technische Untersuchung sorgfältig und effizient erfolgt. Die Regelungen sollten vor allem folgende Aspekte betreffen: Zugang zum Ort des Unfalls, Sicherung von Beweismitteln und Zugang zu diesen, Bereitstellung erster Informationen und laufende Unterrichtung über den Stand jedes Verfahrens, Austausch von Informationen, sachgemäße Verwendung der Sicherheitsinformationen, Beilegung von Konflikten.</p>
13 Abs. 1	A2.1.13.1	<p>Die Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet sich der Unfall oder die schwere Störung ereignet hat, ist dafür verantwortlich, während des Zeitraums, der für eine Sicherheitsuntersuchung erforderlich ist, die sichere Behandlung aller Beweismittel zu gewährleisten, alle angemessenen Maßnahmen zum Schutz dieser Beweismittel zu treffen und für die sichere Verwahrung des Luftfahrzeugs, seiner Ladung und der Wrackteile zu sorgen. Zum Schutz von Beweismitteln gehört es auch, dass alle Beweismittel, die entfernt, gelöscht oder zerstört werden könnten oder die verloren gehen könnten, mithilfe fotografischer oder anderer Mittel gesichert werden. Die sichere Verwahrung umfasst auch den Schutz gegen weitere Beschädigung, gegen Zugang durch Unbefugte, gegen Diebstahl und gegen Beeinträchtigung.</p>
13 Abs. 2	A2.1.13.2	<p>Vor dem Eintreffen der Untersuchungsbeauftragten darf niemand den Zustand des Unfallorts ändern oder Proben davon nehmen oder das Luftfahrzeug, seine Ladung oder Wrackteile bewegen oder Proben davon nehmen oder es wegschaffen, es sei denn, dies ist aus Sicherheitsgründen oder zur Versorgung von Verletzten erforderlich oder die für den Unfallort zuständigen Behörden haben, wenn möglich in Abstimmung mit der Sicherheitsuntersuchungsstelle, ihre ausdrückliche Zustimmung erteilt.</p>
13 Abs. 3	A2.1.13.3	<p>Alle beteiligten Personen haben alle notwendigen Schritte zu ergreifen, um Dokumente, Material und Aufzeichnungen bezüglich des Ereignisses zu sichern, insbesondere um die Löschung der Aufzeichnungen von Gesprächen und Alarmmeldungen nach dem Flug zu verhindern.</p>
14	A2.1.14.1	<p>Sensible Sicherheitsinformationen dürfen nicht für andere Zwecke als die Sicherheitsuntersuchung verfügbar gemacht oder genutzt werden. Die Justizverwaltung oder die Behörde, die für die Entscheidung über die Offenlegung der Aufzeichnungen zuständig ist, kann entscheiden, dass der Nutzen einer Weitergabe der sensiblen Sicherheitsinformationen für andere rechtlich zulässige Zwecke die nachteiligen inländischen und internationalen Auswirkungen überwiegt, die eine solche Offenlegung für diese oder künftige Sicherheitsuntersuchungen haben kann.</p>

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/Art.#/Norm#)	Norm
15 Abs. 1	A2.1.15.1	Das Personal der leitenden Sicherheitsuntersuchungsstelle und alle sonstigen Personen, die zur Beteiligung an der Sicherheitsuntersuchung oder zu einem Beitrag dazu aufgefordert wurden, unterliegen den anwendbaren Regeln über die Schweigepflicht nach den anwendbaren Rechtsvorschriften oder Verfahren, einschließlich hinsichtlich der Anonymität derjenigen, die an einem Unfall oder einer Störung beteiligt sind.
15 Abs. 2	A2.1.15.2	Die leitende Sicherheitsuntersuchungsstelle übermittelt die Informationen, die ihres Erachtens für die Verhütung von Unfällen oder schweren Störungen von Belang sind, den für die Herstellung oder Instandhaltung von Luftfahrzeugen oder Luftfahrzeugausrüstungen zuständigen Personen und den Personen oder Stellen, die für den Betrieb von Luftfahrzeugen oder die Ausbildung von Personal zuständig sind.
15 Abs. 3	A2.1.15.3	Die leitende Sicherheitsuntersuchungsstelle legt der nationalen Zivilluftfahrtbehörde die einschlägigen Sachinformationen offen, die sie im Zuge der Sicherheitsuntersuchung erhalten haben, mit Ausnahme der sensiblen Sicherheitsinformationen oder der Informationen, die einen Interessenkonflikt verursachen. Die Informationen, die die nationalen Zivilluftfahrtbehörden erhalten, werden nach den anwendbaren Rechtsvorschriften der Vertragspartei geschützt.
15 Abs. 4	A2.1.15.4	Die leitende Sicherheitsuntersuchungsstelle ist berechtigt, Opfer und deren Angehörige oder deren Vereinigungen zu informieren oder Informationen zu veröffentlichen über die Tatsachenfeststellungen, den Fortgang der Sicherheitsuntersuchung, etwaige vorläufige Berichte oder Schlussfolgerungen und/oder Sicherheitsempfehlungen, sofern dies die Ziele der Sicherheitsuntersuchung nicht beeinträchtigt und die anwendbaren Rechtsvorschriften über den Schutz personenbezogener Daten uneingeschränkt eingehalten werden.
15 Abs. 5	A2.1.15.5	Bevor sie die in Norm A2.1.15.4 genannten Informationen veröffentlicht, teilt die leitende Sicherheitsuntersuchungsstelle den Opfern und deren Angehörigen oder deren Vereinigungen diese Informationen so mit, dass die Ziele der Sicherheitsuntersuchung nicht beeinträchtigt werden.
16 Abs. 1	A2.1.16.1	Jede Sicherheitsuntersuchung ist mit einem Bericht in einer Form abzuschließen, die der Art und Schwere des Unfalls oder der schweren Störung angemessen ist. Im Bericht ist zu erklären, dass das einzige Ziel der Sicherheitsuntersuchung die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen ist, ohne eine Schuld oder Haftung festzustellen. Im Bericht sind gegebenenfalls Sicherheitsempfehlungen zu machen.
16 Abs. 2	A2.1.16.2	Der Bericht wahrt die Anonymität aller an dem Unfall oder der schweren Störung beteiligten Personen.
16 Abs. 3	A2.1.16.3	Wenn im Rahmen von Sicherheitsuntersuchungen vor Abschluss der Untersuchung Berichte erstellt werden, kann die Sicherheitsuntersuchungsstelle vor der Veröffentlichung der Berichte Bemerkungen der betroffenen Behörden und des betroffenen Inhabers der Musterzulassung, Herstellers und Betreibers einholen. Sie unterliegen hinsichtlich des Inhalts der Konsultation den anwendbaren Vorschriften über die berufliche Schweigepflicht.
16 Abs. 4	A2.1.16.4	Vor Veröffentlichung des Abschlussberichts kann die Sicherheitsuntersuchungsstelle Bemerkungen der betroffenen Behörden und des betroffenen Inhabers der Musterzulassung, Herstellers und Betreibers einholen, die hinsichtlich des Inhalts der Konsultation den anwendbaren Vorschriften über die berufliche Schweigepflicht unterliegen. Bei der Einholung solcher Bemerkungen befolgt die Sicherheitsuntersuchungsstelle die internationalen Richtlinien und Empfehlungen.
16 Abs. 5	A2.1.16.5	Sensible Sicherheitsinformationen werden nur dann in einen Bericht aufgenommen, wenn sie für die Analyse des Unfalls oder der schweren Störung von Belang sind. Informationen oder Teile davon, die für die Analyse nicht relevant sind, sind nicht offenzulegen.

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/Art.#/Norm#)	Norm
16 Abs. 6	A2.1.16.6	Die Sicherheitsuntersuchungsstelle veröffentlicht den Abschlussbericht so bald wie möglich und möglichst innerhalb von zwölf Monaten nach dem Unfall oder der schweren Störung.
16 Abs. 7	A2.1.16.7	Kann der Abschlussbericht nicht innerhalb von zwölf Monaten veröffentlicht werden, gibt die Sicherheitsuntersuchungsstelle einen Zwischenbericht mindestens zu jedem Jahrestag des Unfalls oder der schweren Störung heraus, in dem der Untersuchungsfortgang und etwaige zu Tage getretene Sicherheitsprobleme dargelegt werden.
16 Abs. 8	A2.1.16.7	Die Sicherheitsuntersuchungsstelle übermittelt so bald wie möglich eine Ausfertigung des Abschlussberichts und der Sicherheitsempfehlungen a) entsprechend den internationalen Richtlinien und Empfehlungen an die Sicherheitsuntersuchungsstellen und Zivilluftfahrtbehörden der betroffenen Staaten und an die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation, b) an die Adressaten der in dem Bericht enthaltenen Sicherheitsempfehlungen.
17 Abs. 1	A2.1.17.1	Während der Sicherheitsuntersuchung empfiehlt die Sicherheitsuntersuchungsstelle nach einer angemessenen Konsultation der beteiligten Verkehrskreise in einem datierten Übermittlungsschreiben an die betroffenen Behörden, einschließlich Behörden in Drittländern, etwaige Präventivmaßnahmen, die nach ihrer Auffassung unverzüglich zur Verbesserung der Flugsicherheit zu ergreifen sind.
17 Abs. 2	A2.1.17.2	Eine Sicherheitsuntersuchungsstelle kann Sicherheitsempfehlungen auch auf der Grundlage von Studien oder Analysen einer Reihe von Untersuchungen oder anderer Tätigkeiten herausgeben, die durchgeführt wurden.
17 Abs. 3	A2.1.17.3	Eine Sicherheitsempfehlung darf auf keinen Fall zu einer Vermutung der Schuld oder Haftung für einen Unfall, eine schwere Störung oder eine Störung führen.
18 Abs. 1	A2.1.18.1	Der Adressat einer Sicherheitsempfehlung hat den Empfang des Übermittlungsschreibens zu bestätigen und die Sicherheitsuntersuchungsstelle, die die Empfehlung herausgegeben hat, innerhalb von 90 Tagen nach Zugang des Übermittlungsschreibens über die getroffenen oder erwogenen Maßnahmen sowie gegebenenfalls über die für deren Durchführung erforderliche Zeit bzw., wenn keine Maßnahmen ergriffen werden, über die Gründe dafür zu informieren.
18 Abs. 2	A2.1.18.2	Innerhalb von 60 Tagen nach Zugang der Antwort hat die Sicherheitsuntersuchungsstelle dem Adressaten mitzuteilen, ob sie die Antwort für angemessen hält oder nicht, und gibt die Gründe an, wenn sie mit der Entscheidung, keine Maßnahmen zu ergreifen, nicht einverstanden ist.
20	A2.1.20.1	1. Luftfahrtunternehmen der EU und Israels wenden Verfahren an, die es ermöglichen, a) so früh wie möglich eine auf den besten verfügbaren Informationen basierende geprüfte Liste aller Personen an Bord zu erstellen und b) sofort nachdem das Eintreten eines Unfalls eines Luftfahrzeugs mitgeteilt wurde, die Liste der gefährlichen Güter an Bord zu erstellen. 2. Um eine rasche Unterrichtung der Angehörigen der Fluggäste von der Anwesenheit ihrer Angehörigen an Bord eines Flugzeugs, das an einem Unfall beteiligt ist, zu ermöglichen, bieten die Luftfahrtunternehmen den Reisenden die Möglichkeit, den Namen und die Adresse einer Kontaktperson für den Fall eines Unfalls anzugeben. Diese Informationen dürfen von den Luftfahrtgesellschaften nur im Fall eines Unfalls verwendet werden; sie werden nicht an Dritte weitergegeben und dürfen nicht zu gewerblichen Zwecken verwendet werden.

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/Art.#/Norm#)	Norm
		<p>3. Der Name einer Person an Bord darf nicht öffentlich zugänglich gemacht werden, bevor die Angehörigen dieser Person von den zuständigen Stellen benachrichtigt wurden. Die in Absatz 1 Buchstabe a genannte Liste ist gemäß den einschlägigen Rechtsvorschriften der Vertragspartei vertraulich zu behandeln, und der Name jeder Person, die auf dieser Liste steht, darf unter dieser Voraussetzung nur öffentlich zugänglich gemacht werden, wenn die Angehörigen der entsprechenden Personen an Bord keine Einwände erhoben haben.</p>
21	A2.1.21.1	<p>1. Zur Sicherstellung einer umfassenderen und harmonisierteren Behandlung von Unfällen erstellen alle Vertragsparteien auf nationaler Ebene einen Notfallplan für Unfälle in der Zivilluftfahrt. Ein solcher Notfallplan umfasst auch die Unterstützung der Opfer von Unfällen in der Zivilluftfahrt und ihrer Angehörigen.</p> <p>2. Die Vertragsparteien stellen sicher, dass alle in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassenen Luftfahrtunternehmen über einen Plan für die Unterstützung der Opfer von Unfällen in der Zivilluftfahrt und ihrer Angehörigen verfügen. Diese Pläne sollten insbesondere die psychologische Betreuung der Opfer von Unfällen in der Zivilluftfahrt und ihrer Angehörigen berücksichtigen und es dem Luftfahrtunternehmen ermöglichen, einen größeren Unfall zu bewältigen. Die Vertragsparteien prüfen die Unterstützungspläne der in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassenen Luftfahrtunternehmen.</p> <p>3. Eine Vertragspartei, die angesichts der Tötung oder schweren Verletzung seiner Staatsangehörigen ein besonderes Interesse bei einem Unfall geltend machen kann, der sich in ihrem Hoheitsgebiet ereignet hat, ist berechtigt, einen Sachverständigen zu benennen, der das Recht hat,</p> <ul style="list-style-type: none"> a) den Unfallort aufzusuchen, b) Zugang zu den einschlägigen Tatsacheninformationen, deren öffentliche Freigabe durch die leitende Sicherheitsuntersuchungsstelle genehmigt wurde, sowie zu Informationen über den Untersuchungsfortgang zu erhalten, c) eine Ausfertigung des Abschlussberichts zu erhalten. <p>4. Ein gemäß Absatz 3 benannter Sachverständiger kann im Rahmen der geltenden Rechtsvorschriften Unterstützung bei der Identifizierung der Opfer leisten und an Zusammenkünften mit Überlebenden, die Staatsangehörige seines Staats sind, teilnehmen.</p>
23	A2.1.23.1	<p>Die Vertragsparteien legen Regeln für Sanktionen bei Verstößen gegen die in diesem Anhang aufgeführten Normen und Vorschriften für die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt fest. Die Sanktionen sollen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.</p>

A.2.2: Richtlinie 2003/42/EG
des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2003
über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluffahrt

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor./Art./Norm#)	Norm
1	A2.2.1.1	Zweck dieser Richtlinie ist es, einen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit in der Luftfahrt zu leisten, indem gewährleistet wird, dass sicherheitsrelevante Informationen gemeldet, erfasst, gespeichert, geschützt und verbreitet werden. Die Erfassung von Ereignismeldungen dient ausschließlich der Verhütung von Unfällen und Störungen, nicht der Klärung von Schuld- oder Haftungsfragen.
2	A2.2.2.1	Die Begriffsbestimmungen in Artikel 2 der Richtlinie 2003/42/EG gelten, soweit anwendbar und angemessen, für die in diesem Anhang aufgeführten Normen und Vorschriften für die Meldung von Ereignissen in der Zivilluffahrt.
3	A2.2.3.1	Die in diesem Anhang aufgeführten Normen und Vorschriften für die Meldung von Ereignissen in der Zivilluffahrt gelten für Ereignisse, die ein Luftfahrzeug, seine Insassen oder Dritte gefährden bzw. – wenn keine Gegenmaßnahmen ergriffen werden – gefährden würden.
4 Abs. 1	A2.2.4.1	Die Vertragsparteien schreiben vor, dass Ereignisse von jeder von dem Ereignis betroffenen Person oder von jeder Person, die über eine Lizenz nach dem Flugsicherungsgesetz verfügt und von jedem Besatzungsmitglied, auch wenn es nicht von dem Ereignis betroffen war, den zuständigen Behörden gemeldet werden.
5 Abs. 1	A2.2.5.1	Die Vertragsparteien benennen eine oder mehrere zuständige Behörden, die ein System zur Erfassung, Auswertung, Verarbeitung und Speicherung von Ereignissen, die gemeldet werden, einrichten.
5 Abs. 2 – 3	A2.2.5.2	Die zuständigen Behörden speichern die erfassten Meldungen in ihren Datenbanken. Unfälle oder schwere Störungen sind ebenfalls in diesen Datenbanken zu speichern.
6	A2.2.6.1	Israel und die Mitgliedstaaten tauschen erforderlichenfalls Sicherheitsinformationen aus. Die von Israel verwendete Datenbank sollte mit der ECCAIRS-Software kompatibel sein.
8 Abs. 1	A2.2.8.1	Die Vertragsparteien ergreifen im Einklang mit ihren einzelstaatlichen Rechtsvorschriften die nötigen Maßnahmen, um einen angemessenen Schutz der von ihnen aufgrund der Richtlinie 2003/42/EG erhaltenen vertraulichen Informationen zu gewährleisten. Sie verwenden diese Informationen nur für die Zwecke der Richtlinie 2003/42/EG.
8 Abs. 2	A2.2.8.2	Ungeachtet der Art oder Klassifizierung von Ereignissen und Unfällen oder schweren Störungen werden Namen oder Anschriften von Einzelpersonen niemals in der Datenbank nach der Norm A2.2.5.2 gespeichert.
8 Abs. 3	A2.2.8.3	Die Vertragsparteien verzichten unbeschadet der geltenden strafrechtlichen Vorschriften auf die Einleitung von Verfahren in Fällen eines nicht vorsätzlichen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften, von denen sie ausschließlich aufgrund einer Meldung im Rahmen des einzelstaatlichen Systems zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse Kenntnis erlangen, außer in Fällen grober Fahrlässigkeit.
9	A2.2.9.1	Jede Vertragspartei richtet ein System der freiwilligen Meldung von Ereignissen ein, um die Erhebung von Informationen über tatsächliche oder potenzielle Sicherheitsmängel, die nicht durch ein System meldepflichtiger Ereignisse erfasst werden können, zu erleichtern.

Teil B: Flugverkehrsmanagement

B.1: 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 die Verordnung (EG) Nr. 1070/2009
des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/ Art.#/Norm#)	Kategorie (Anhang IV Teil B Abschnitt A oder B)	Norm
1 Abs. 1 – 3	B.1.1.1	A	<p>Mit der Initiative des einheitlichen europäischen Luftraums wird das Ziel verfolgt, die derzeitigen Sicherheitsstandards des Luftverkehrs zu verbessern, einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrssystems zu leisten und die Gesamteffizienz des Flugverkehrsmanagements (ATM) und der Flugsicherungsdienste (ANS) für den allgemeinen Flugverkehr in den Vertragsparteien im Hinblick darauf zu steigern, den Anforderungen aller Luftraumnutzer zu entsprechen. Dieser einheitliche europäische Luftraum besteht aus einem zusammenhängenden europaweiten Netz von Strecken, Streckenmanagement- und Flugverkehrsmanagementsystemen, denen ausschließlich Sicherheits-, Effizienz- und technische Erwägungen zum Vorteil aller Luftraumnutzer zugrunde liegen. In Verfolgung dieses Ziels errichtet die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 einen harmonisierten Rechtsrahmen für die Schaffung des einheitlichen europäischen Luftraums.</p> <p>Die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und der in den Grundverordnungen des einheitlichen europäischen Luftraums genannten Maßnahmen lässt die hoheitliche Gewalt der Vertragsparteien über ihren Luftraum und die Anforderungen der Vertragsparteien in Bezug auf die öffentliche Ordnung, die öffentliche Sicherheit und Verteidigungsfragen nach Maßgabe des Artikels 13 unberührt. Die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und die in den Grundverordnungen des einheitlichen europäischen Luftraums genannten Maßnahmen erstrecken sich nicht auf militärische Einsätze oder militärische Übungen.</p> <p>Die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und der in den Grundverordnungen des einheitlichen europäischen Luftraums genannten Maßnahmen lässt die Rechte und Pflichten der Vertragsparteien im Rahmen des Abkommens von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt von 1944 unberührt. In diesem Zusammenhang ist ein weiteres Ziel die Unterstützung der Vertragsparteien bei der Erfüllung ihrer Verpflichtungen, die sich aus dem Abkommen von Chicago ergeben, indem eine Grundlage für die gemeinsame Auslegung und einheitliche Durchführung seiner Bestimmungen geschaffen und gewährleistet wird, dass diese Bestimmungen in der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und den entsprechenden Durchführungsvorschriften gebührend berücksichtigt werden.</p>
2	B.1.2.1	A	Die Begriffsbestimmungen in Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 gelten, soweit anwendbar und angemessen, für die in diesem Anhang aufgeführten Normen und Vorschriften für das Flugverkehrsmanagement. Jede Bezugnahme auf die Mitgliedstaaten gilt als Bezugnahme auf die Vertragsparteien.
4 Abs. 1	B.1.4.1	A	Die Vertragsparteien benennen oder errichten gemeinsam oder einzeln eine oder mehrere Stellen als nationale Aufsichtsbehörde, die die Aufgaben wahrnimmt, die dieser Behörde aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und der in Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 genannten Maßnahmen übertragen werden.
4 Abs. 2	B.1.4.2	A	Die nationalen Aufsichtsbehörden sind von den Flugsicherungsorganisationen unabhängig. Diese Unabhängigkeit ist durch eine ausreichende Trennung – zumindest auf funktionaler Ebene – zwischen nationalen Aufsichtsbehörden und Flugsicherungsorganisationen sicherzustellen.

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/ Art.#/Norm#)	Kategorie (Anhang IV Teil B Abschnitt A oder B)	Norm
4 Abs. 3	B.1.4.3	A	Die nationalen Aufsichtsbehörden üben ihre Befugnisse unparteiisch, unabhängig und transparent aus. Dies wird erreicht, indem entsprechende Verwaltungs- und Kontrollmechanismen angewandt werden, auch innerhalb der Regierungsstellen einer Vertragspartei. Dies hindert allerdings die nationalen Aufsichtsbehörden nicht daran, ihre Aufgaben innerhalb der Vorschriften für die Organisation einzelstaatlicher Zivilluftfahrtbehörden oder anderer staatlicher Stellen wahrzunehmen.
4 Abs. 4	B.1.4.4	A	Die Vertragsparteien gewährleisten, dass die nationalen Aufsichtsbehörden über die notwendigen Ressourcen und Kapazitäten verfügen, um die ihnen im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 zugewiesenen Aufgaben wirksam und fristgerecht zu erfüllen.
9	B.1.9.1	A	Die Sanktionen, die die Vertragsparteien insbesondere für von Luft-raumnutzern und Dienstleistern begangene Verstöße gegen die Verordnung (EG) Nr. 549/2004 und gegen die in den Grundverordnungen des einheitlichen europäischen Luftraums genannten Maßnahmen erlassen, müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.
10	B.1.10.1	A	Die Vertragsparteien, die gemäß ihren nationalen Rechtsvorschriften tätig werden, richten Anhörungsverfahren für eine angemessene Einbeziehung der Beteiligten, einschließlich der Vertretungsorgane des Fachpersonals, bei der Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums ein.
11 Abs. 1	B.1.11.1	A	Zur Verbesserung der Leistung der Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen wird ein Leistungssystem für Flugsicherungsdienste und Netzfunktionen eingerichtet. Der Antrag enthält Folgendes: a) nationale Pläne einschließlich Leistungszielen in den zentralen Leistungsbereichen der Sicherheit, der Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz, die die Übereinstimmung mit der Initiative für den einheitlichen europäischen Luftraum gewährleisten, und b) periodische Überprüfung, Überwachung und Vergleich der Leistung von Flugsicherungsdiensten und Netzfunktionen.
11 Abs. 2	B.1.11.2	A	Nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 genannten Regelungsverfahren kann die Kommission Eurocontrol oder eine andere unparteiische und kompetente Stelle benennen, die als ‚Leistungsüberprüfungsgremium‘ tätig wird. Das Leistungsüberprüfungsgremium hat die Aufgabe, die nationalen Aufsichtsbehörden auf Anfrage bei der Umsetzung des Leistungssystems zu unterstützen. Die Kommission stellt sicher, dass das Leistungsüberprüfungsgremium bei der Durchführung der ihm von der Kommission übertragenen Aufgaben unabhängig handelt.
11 Abs. 3 Buchst. b	B.1.11.3	A	Die in der Norm B.1.11.1 genannten nationalen Pläne werden von den nationalen Aufsichtsbehörden ausgearbeitet und von der Vertragspartei angenommen. Diese Pläne enthalten verbindliche nationale Ziele und ein System von geeigneten Anreizen, wie es von der Vertragspartei angenommen wurde. Die Pläne werden in Absprache mit Flugsicherungsorganisationen, Vertretern von Luft-raumnutzern sowie ggf. mit Flughafenbetreibern und Flughafenkoordinatoren erstellt.
11 Abs. 3 Buchst. d	B.1.11.4	A	Der Bezugszeitraum für das Leistungssystem beträgt mindestens drei Jahre und höchstens fünf Jahre. Während dieses Zeitraums wenden die Vertragsparteien und/oder die nationalen Aufsichtsbehörden in dem Fall, dass die nationalen Ziele nicht erreicht werden, die angemessenen Maßnahmen an, die sie festgelegt haben.
11 Abs. 4	B.1.11.5	A	Folgende Verfahren gelten für das Leistungssystem: a) die Sammlung, Validierung, Prüfung, Bewertung und Weitergabe von einschlägigen Daten über die Leistung von Flugsicherungsdiensten und Netzfunktionen von allen einschlägigen Parteien, einschließlich der Flugsicherungsorganisationen, der Luftraumnutzer, der Flughafenbetreiber, der nationalen Aufsichtsbehörden, der Vertragsparteien und Eurocontrol;

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/ Art.#/Norm#)	Kategorie (Anhang IV Teil B Abschnitt A oder B)	Norm
			<p>b) die Auswahl geeigneter wesentlicher Leistungsbereiche auf der Grundlage des ICAO-Dokuments Nr. 9854 ‚Global Air Traffic Management Operational Concept‘, die mit denen im Leistungsrahmen des ATM-Masterplans festgestellten Leistungsbereichen abgestimmt sind, einschließlich der Bereiche Sicherheit, Umwelt, Kapazität und Kosteneffizienz, und die gegebenenfalls an die besonderen Erfordernisse des einheitlichen europäischen Luftraums und an die einschlägigen Ziele für diese Bereiche angepasst sind, sowie die Festlegung einer Reihe von wesentlichen Leistungsindikatoren für die Leistungsmessung;</p> <p>c) die Bewertung der nationalen Leistungsziele auf der Grundlage des nationalen Leistungsplans und</p> <p>d) die Überwachung der nationalen Leistungspläne einschließlich geeigneter Warnverfahren.</p>
11 Abs. 5	B.1.11.6	A	Bei der Einrichtung des Leistungssystems wird berücksichtigt, dass Streckendienste, Nahverkehrsbereichsdienste und Netzfunktionen unterschiedlich sind und entsprechend behandelt werden sollten, gegebenenfalls auch zum Zweck der Leistungsmessung.
11 Abs. 6	B.1.11.7	A	Es gelten die in Anhang IV des Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens EU-Israels aufgeführten Durchführungsvorschriften für das Leistungssystem.
13	B.1.13.1	A	<p>Die Grundverordnungen des einheitlichen europäischen Luftraums stehen der Anwendung von Maßnahmen einer Vertragspartei nicht entgegen, soweit diese zur Wahrung von vitalen sicherheits- oder verteidigungspolitischen Interessen notwendig sind. Dies sind insbesondere Maßnahmen, die zwingend erforderlich sind</p> <ul style="list-style-type: none"> – zur Überwachung des gemäß den regionalen ICAO-Luftfahrt-Übereinkommen in seine Zuständigkeit fallenden Luftraums, einschließlich der Fähigkeit, alle diesen Luftraum nutzenden Luftfahrzeuge zu erfassen, zu identifizieren und zu bewerten, um die Sicherheit von Flügen zu gewährleisten, sowie Maßnahmen zur Erfüllung sicherheits- und verteidigungsbezogener Erfordernisse zu ergreifen, – bei schwerwiegenden innerstaatlichen Störungen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, – im Kriegsfall oder im Fall von ernsten, eine Kriegsgefahr darstellenden internationalen Spannungen, – zur Erfüllung der internationalen Verpflichtungen einer Vertragspartei im Hinblick auf die Aufrechterhaltung des Friedens und der internationalen Sicherheit, – zur Durchführung militärischer Einsätze und Übungen, einschließlich der notwendigen Übungsmöglichkeiten.

B.2: 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 die Verordnung (EG) Nr. 1070/2009
des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/ Art.#/Norm#)	Kategorie (Anhang IV Teil B Abschnitt A oder B)	Norm
2 Abs. 1 – 2	B.2.2.1	A	Durchführung von Inspektionen und Erhebungen durch die nationale Aufsichtsbehörde, um eine angemessene Beaufsichtigung der Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 550/2004, insbesondere hinsichtlich des sicheren und effizienten Betriebs von Flugsicherungsorganisationen, die Dienste im Zusammenhang mit dem Luftraum erbringen, für den die Vertragspartei zuständig ist, zu gewährleisten. Die betroffenen Flugsicherungsorganisationen unterstützen die Durchführung dieser Arbeiten.
2 Abs. 3	B.2.2.2	B	Länder, die an einem funktionalen Luftraumblock beteiligt sind, schließen Vereinbarungen auf dem Gebiet der Beaufsichtigung, die Inspektionen und Überprüfungen der Flugsicherungsorganisationen gewährleisten, die Dienste im Zusammenhang mit diesen funktionalen Luftraumblocks erbringen.
2 Abs. 4 – 6	B.2.2.3	A	Länder, deren Flugsicherungsorganisationen Dienste im Luftraum eines anderen Landes erbringen, schließen eine Inspektionen und Erhebungen gewährleistende Vereinbarung über die Beaufsichtigung dieser Flugsicherungsorganisationen. Diese Vereinbarungen enthalten Regelungen für das Vorgehen in Fällen, in denen eine Nichteinhaltung der geltenden gemeinsamen Anforderungen vorliegt.
4		A	Es gelten die in Anhang IV des Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens EU-Israel aufgeführten Durchführungsvorschriften für die Sicherheitsanforderungen.
7 Abs. 1	B.2.7.1	A	Flugsicherungsorganisationen unterliegen einer Zertifizierung durch die Vertragsparteien.
7 Abs. 3	B.2.7.2	A	Die nationalen Aufsichtsbehörden erteilen den Flugsicherungsorganisationen Zeugnisse, die die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1035/2011 und der geltenden nationalen Rechtsvorschriften erfüllen.
7 Abs. 3	B.2.7.3	A	Zeugnisse können einzeln für jede Kategorie von Flugsicherungsdiensten gemäß der Definition in Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 549/2004 oder für ein Bündel solcher Dienste erteilt werden.
7 Abs. 3	B.2.7.4	A	Die Zeugnisse werden regelmäßig überprüft.
7 Abs. 4 + Anhang II	B.2.7.5	A	In den Zeugnissen sind die Rechte und Pflichten der Flugsicherungsorganisationen anzugeben, einschließlich des diskriminierungsfreien Zugangs zu Diensten für Luftraumnutzer, unter besonderer Berücksichtigung des Sicherheitsaspekts. Die Zertifizierung kann lediglich an die in Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 genannten Bedingungen geknüpft werden. Die Bedingungen müssen sachlich gerechtfertigt, diskriminierungsfrei, verhältnismäßig und transparent sein.
7 Abs. 5	B.2.7.6	A	Die Vertragsparteien können die Erbringung von Flugsicherungsdiensten ohne Zertifizierung zulassen, wenn es sich bei den Flugbewegungen in erster Linie nicht um allgemeinen Luftverkehr handelt.
7 Abs. 6	B.2.7.7	B	Die Erteilung eines Zeugnisses eröffnet den Flugsicherungsorganisationen die Möglichkeit, ihre Dienstleistungen anderen Vertragsparteien, anderen Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzern und Flughäfen in den Vertragsparteien anzubieten.
7 Abs. 7	B.2.7.8	A	Die nationalen Aufsichtsbehörden überwachen die Konformität mit dem Zeugnis.

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/ Art.#/Norm#)	Kategorie (Anhang IV Teil B Abschnitt A oder B)	Norm
7 Abs. 7	B.2.7.9	A	Stellt eine nationale Aufsichtsbehörde fest, dass der Inhaber eines Zeugnisses diese Anforderungen oder Bedingungen nicht mehr erfüllt, so trifft sie unter Gewährleistung der Aufrechterhaltung der Dienste geeignete Maßnahmen. Diese Maßnahmen können den Entzug des Zeugnisses einschließen.
7 Abs. 8	B.2.7.10	B	Eine Vertragspartei erkennt das in einer anderen Vertragspartei gemäß den in diesem Anhang aufgeführten Normen und Vorschriften für das Flugverkehrsmanagement erteilte Zeugnis an.
8 Abs. 1	B.2.8.1	A	Die Vertragsparteien sorgen für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten auf ausschließlicher Grundlage innerhalb bestimmter Luftraumblocke in Bezug auf den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich. Hierzu benennen die Vertragsparteien einen Dienstleister für Flugverkehrsdienste, der im Besitz eines in den Vertragsparteien gültigen Zeugnisses ist.
8 Abs. 2	B.2.8.2	B	Die Rechtssysteme dürfen nicht die Erbringung grenzübergreifender Dienste verhindern, indem sie vorschreiben, dass Flugsicherungsorganisationen a) unmittelbar oder mehrheitlich im Eigentum eines bestimmten Staats oder seiner Staatsangehörigen sein müssen, b) ihre eingetragene Niederlassung oder Hauptbetriebsstätte in diesem Staat haben müssen oder c) nur Einrichtungen in diesem Staat nutzen dürfen.
8 Abs. 3	B.2.8.3	A	Die Vertragsparteien legen die Rechte und Pflichten der benannten Dienstleister fest. Die Pflichten können Bedingungen für die zeitnahe Bereitstellung relevanter Informationen umfassen, die zur Identifizierung aller Luftfahrzeugbewegungen im Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich geeignet sind.
8 Abs. 4	B.2.8.4	A	Es liegt im Ermessen der Vertragsparteien, einen Dienstleister für Flugverkehrsdienste auszuwählen, sofern dieser die in diesem Anhang aufgeführten Normen und Vorschriften für das Flugverkehrsmanagement erfüllt.
8 Abs. 5	B.2.8.4	B	In Bezug auf funktionale Luftraumblocke, die nach Artikel 9a festgelegt wurden und sich über den Luftraum im Zuständigkeitsbereich mehrerer Vertragsparteien erstrecken, benennen die betreffenden Vertragsparteien gemäß Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 spätestens einen Monat vor der Umsetzung des Luftraumblocks gemeinsam einen oder mehrere Dienstleister für Flugverkehrsdienste.
9	B.2.9.1	A	Die Vertragsparteien können einen Dienstleister für Wetterdienste benennen, der die Gesamtheit oder einen Teil der Wetterdaten auf ausschließlicher Grundlage in Bezug auf die Gesamtheit oder einen Teil des Luftraums in ihrem Zuständigkeitsbereich bereitstellt; hierbei sind Sicherheitserwägungen zu berücksichtigen.
9a Abs. 1	B.2.9a.1	B	Die Vertragsparteien ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass funktionale Luftraumblocke umgesetzt werden, damit die erforderliche Kapazität und Effizienz des Flugverkehrsmanagementnetzes innerhalb des einheitlichen europäischen Luftraums erreicht und ein hohes Sicherheitsniveau aufrechterhalten sowie ein Beitrag zur Gesamtleistung des Luftverkehrssystems und zur Verringerung der Umweltauswirkungen erbracht wird. Die Vertragsparteien – vor allem Vertragsparteien, die aneinander angrenzende funktionale Luftraumblocke einrichten – arbeiten so weit wie möglich zusammen, um die Einhaltung dieser Bestimmung zu gewährleisten.
9a Abs. 2	B.2.9a.2	B	Für funktionale Luftraumblocke gilt insbesondere: a) sie sind durch eine Sicherheitsanalyse untermauert, b) sie ermöglichen eine optimale Nutzung des Luftraums unter Berücksichtigung des Verkehrsflusses,

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/ Art.#/Norm#)	Kategorie (Anhang IV Teil B Abschnitt A oder B)	Norm
			<ul style="list-style-type: none"> c) sie gewährleisten die Übereinstimmung mit dem gemäß Artikel 6 der Luftraum-Verordnung festgelegten europäischen Streckennetz, d) sie sind anhand von Kosten-Nutzen-Analysen durch ihren Zusatznutzen gerechtfertigt, einschließlich der optimalen Nutzung technischer und personeller Mittel, e) sie gewährleisten eine reibungslose und flexible Übergabe der Zuständigkeit für die Flugverkehrskontrolle zwischen den Flugverkehrsdienststellen, f) sie stellen die Kompatibilität zwischen den unterschiedlichen Luftraumkonfigurationen sicher und optimieren dabei unter anderem die derzeitigen Fluginformationsgebiete, g) sie entsprechen den Bedingungen, die sich aus regionalen Übereinkünften im Rahmen der ICAO ergeben, h) sie halten die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 bestehenden regionalen Übereinkünfte ein, und i) sie fördern die Kohärenz mit den gemeinschaftsweiten Leistungszielen.
9a Abs. 3	B.2.9a.3	B	Die Festlegung eines funktionalen Luftraumblocks erfolgt ausschließlich im gegenseitigen Einvernehmen aller Vertragsparteien und gegebenenfalls der Drittstaaten, die für einen Teil des Luftraums innerhalb des funktionalen Luftraumblocks zuständig sind. Vor der Festlegung eines funktionalen Luftraumblocks übermitteln die betreffenden Vertragsparteien den anderen Vertragsparteien und anderen Beteiligten angemessene Informationen, damit sie Gelegenheit zur Abgabe von Bemerkungen erhalten.
9a Abs. 4	B.2.9a.4	B	Falls sich ein funktionaler Luftraumblock auf einen Luftraum bezieht, der ganz oder teilweise in die Zuständigkeit von zwei oder mehr Vertragsparteien fällt, enthält die Vereinbarung zur Festlegung des funktionalen Luftraumblocks die erforderlichen Bestimmungen darüber, wie der Block geändert werden kann und wie eine Vertragspartei aus einem Block ausscheiden kann, sowie Übergangsbestimmungen.
9a Abs. 5	B.2.9a.5	B	Bei Unstimmigkeiten zwischen zwei oder mehr Vertragsparteien bezüglich eines grenzübergreifenden funktionalen Luftraumblocks, der Luftraum unter ihrer Zuständigkeit betrifft, können die betreffenden Vertragsparteien diese Angelegenheit gemeinsam dem Ausschuss für den einheitlichen Luftraum zur Stellungnahme unterbreiten. Die Stellungnahme ist an die betreffenden Vertragsparteien gerichtet. Unbeschadet der Norm B.2.9a.3 berücksichtigen die Vertragsparteien diese Stellungnahme in ihrem Bemühen um eine Lösung.
10 Abs. 1	B.2.10.1	A	Flugsicherungsorganisationen können die Dienste anderer in den Vertragsparteien zertifizierter Dienstleister in Anspruch nehmen.
10 Abs. 2	B.2.10.2	A	Die Flugsicherungsorganisationen formalisieren ihre Arbeitsbeziehungen durch schriftliche Vereinbarungen oder gleichwertige rechtliche Abmachungen, in denen die besonderen Aufgaben und Funktionen festgelegt sind, die die einzelnen Dienstleister übernehmen, und die einen Austausch von Betriebsdaten zwischen sämtlichen Dienstleistern im Hinblick auf den allgemeinen Flugverkehr ermöglichen. Diese Vereinbarungen oder Abmachungen werden der bzw. den betreffenden nationalen Aufsichtsbehörden mitgeteilt.
10 Abs. 3	B.2.10.3	A	In Fällen, in denen die Erbringung von Flugverkehrsdiensten betroffen ist, ist die Zustimmung der betreffenden Vertragsparteien erforderlich. In Fällen, in denen die Erbringung von Wetterdiensten betroffen ist, ist die Zustimmung der betreffenden Vertragsparteien erforderlich, falls sie einen Dienstleister auf ausschließlicher Grundlage gemäß Norm B.2.9.1 benannt haben.

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/ Art.#/Norm#)	Kategorie (Anhang IV Teil B Abschnitt A oder B)	Norm
11	B.2.10.4	A	Die Vertragsparteien ergreifen im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik die notwendigen Maßnahmen um sicherzustellen, dass zwischen den zuständigen zivilen und militärischen Stellen schriftliche Vereinbarungen oder gleichwertige rechtliche Abmachungen für die Verwaltung bestimmter Luftraumblöcke geschlossen oder erneuert werden.
12 Abs. 1	B.2.12.1	A	Ungeachtet ihrer Eigentumsverhältnisse oder Rechtsform erstellen und veröffentlichen Flugsicherungsorganisationen ihre Rechnungslegung und lassen diese von einer unabhängigen Stelle prüfen.
12 Abs. 2	B.2.12.2	A	Auf jeden Fall veröffentlichen Flugsicherungsorganisationen einen jährlichen Geschäftsbericht und unterziehen sich regelmäßig einer unabhängigen Prüfung.
12 Abs. 3	B.2.12.3	A	Erbringen Flugsicherungsorganisationen Dienstebündel, so erfassen sie die Kosten und Einnahmen aus den Flugsicherungsdiensten und weisen diese aus, und zwar untergliedert gemäß der geltenden Gebührenregelung und führen gegebenenfalls konsolidierte Konten für andere, nicht flugsicherungsbezogene Dienste, wie dies erforderlich wäre, wenn die betreffenden Dienste von verschiedenen Unternehmen erbracht würden.
12 Abs. 4	B.2.12.4	A	Die Vertragsparteien benennen die zuständigen Behörden, die berechtigt sind, die Rechnungslegung von Dienstleistern einzusehen, die Dienste in Bezug auf den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich erbringen.
13 Abs. 1	B.2.13.1	B	Im Hinblick auf den allgemeinen Flugverkehr sind relevante Betriebsdaten zur Erfüllung der betrieblichen Erfordernisse der Beteiligten in Echtzeit zwischen allen Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzern und Flughäfen auszutauschen. Die Daten dürfen nur für Betriebszwecke verwendet werden.
13 Abs. 2	B.2.13.2	B	Der Zugang zu relevanten Betriebsdaten wird den zuständigen Behörden, zertifizierten Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzern und Flughäfen diskriminierungsfrei eingeräumt.
13 Abs. 3	B.2.13.3	B	Zertifizierte Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzer und Flughäfen legen Standardbedingungen für den Zugang zu ihren anderen relevanten Betriebsdaten, die nicht von Absatz 1 erfasst werden, fest. Diese Standardbedingungen sind von den nationalen Aufsichtsbehörden zu genehmigen. Die Einzelbestimmungen für derartige Bedingungen werden gegebenenfalls nach dem in Artikel 5 Absatz 3 der Rahmenverordnung genannten Verfahren festgelegt.
18 Abs. 1 – 2	B.2.18.1	A	Weder die nationalen Aufsichtsbehörden der Vertragsparteien, die im Einklang mit ihren nationalen Rechtsvorschriften tätig werden, noch die Kommission dürfen Informationen vertraulicher Art weitergeben, insbesondere Informationen über Flugsicherungsorganisationen, deren Geschäftsbeziehungen oder Kostenbestandteile. Dies berührt nicht das Recht auf Offenlegung durch nationale Aufsichtsbehörden der Vertragsparteien oder die Kommission in den Fällen, in denen dies für die Erfüllung ihrer Aufgaben wesentlich ist, wobei die Offenlegung verhältnismäßig sein muss und den berechtigten Interessen von Flugsicherungsorganisationen, Luftraumnutzern, Flughäfen oder anderen einschlägigen Beteiligten am Schutz ihrer Geschäftsgeheimnisse Rechnung zu tragen hat.

B.3: 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 die Verordnung (EG) Nr. 1070/2009
des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/ Art.#/Norm#)	Kategorie (Anhang IV Teil B Abschnitt A oder B)	Norm
1	B.3.1.1	A	Ein Ziel ist die Unterstützung des Konzepts eines schrittweise stärker integriert betriebenen Luftraums im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik und die Festlegung gemeinsamer Gestaltungs-, Planungs- und Verwaltungsverfahren zur Sicherstellung einer effizienten und sicheren Durchführung des Flugverkehrsmanagements. Der Luftraum ist so zu nutzen, dass die Erbringung von Flugsicherungsdiensten als kohärentes und konsistentes Ganzes gemäß der Verordnung (EG) Nr. 550/2004 unterstützt wird. Diese gilt für den Luftraum innerhalb der ICAO-Regionen EUR und AFI, in dem die Vertragsparteien für die Erbringung von Flugverkehrsdiensten gemäß der Flugsicherungsdienste-Verordnung (EG) Nr. 550/2004 zuständig sind. Die Vertragsparteien können die Verordnung (EG) Nr. 551/2004 auch auf den in ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Luftraum innerhalb anderer ICAO-Gebiete anwenden, sofern sie die anderen Vertragsparteien davon unterrichten.
3 Abs. 1	B.3.3.1	B	Die Vertragsparteien streben die Einrichtung und Anerkennung eines einzigen europäischen Fluginformationsgebietes für den oberen Luftraum (European Upper Flight Information Region, EUIR) und dessen Anerkennung durch die ICAO an.
3 Abs. 2	B.3.3.2	B	Das EUIR wird so gestaltet, dass es den Luftraum umfasst, der gemäß Artikel 1 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 in die Zuständigkeit der Vertragsparteien fällt; es kann auch den Luftraum von europäischen Drittstaaten umfassen.
3 Abs. 3	B.3.3.3	B	Die Festlegung des EUIR erfolgt unbeschadet der Zuständigkeit der Vertragsparteien für die Benennung von Dienstleistern für Flugverkehrsdienste für den Luftraum in ihrem Zuständigkeitsbereich gemäß Norm B.2.8.1.
3 Abs. 4	B.3.3.4	B	Die Vertragsparteien sind gegenüber der ICAO weiterhin für die geografisch abgegrenzten Fluginformationsgebiete für den oberen Luftraum und für die Fluginformationsgebiete verantwortlich, die ihnen die ICAO zugewiesen hatte.
3a	B.3.3a.1	A	Es gelten die in Anhang IV des Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens EU-Israel aufgeführten Durchführungsvorschriften für elektronische Luftfahrtinformationen.
4	B.3.4.1	A	Es gelten die in Anhang IV des Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens EU-Israel aufgeführten Durchführungsvorschriften für die Luftverkehrsregeln und die Luftraumklassifizierung.
6 Abs. 1	B.3.6.1	A	Die Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes (ATM-Netz) erlauben eine optimale Luftraumnutzung und gewährleisten, dass die Luftraumnutzer Flugverkehr auf den bevorzugten Flugwegen durchführen können, und ermöglichen dabei einen größtmöglichen Zugang zum Luftraum und zu Flugsicherungsdiensten. Diese Funktionen des Netzes sollen Initiativen auf nationaler Ebene sowie auf der Ebene der funktionalen Luftraumblöcke unterstützen und unter Wahrung der Trennung von regulativen und operativen Aufgaben umgesetzt werden.
6 Abs. 2	B.3.6.2	A	Die vom Netzmanager bei der Gestaltung des Streckennetzes und der Verwaltung knapper Ressourcen wahrgenommenen Funktionen sowie die Möglichkeit, z. B. Eurocontrol als Netzmanager einzusetzen.

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/ Art.#/Norm#)	Kategorie (Anhang IV Teil B Abschnitt A oder B)	Norm
6 Abs. 3	B.3.6.3	A	Die Kommission kann die Liste der Funktionen der Norm B.3.6.2 nach entsprechender Konsultation der Interessenvertreter der betroffenen Industrie ergänzen. Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 5 Absatz 4 der Rahmenverordnung genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.
6 Abs. 4	B.3.6.4	A	Es gelten die detaillierten Vorschriften für die Durchführung der in Artikel 6 der Luftraum-Verordnung (551/2004) genannten Maßnahmen, mit Ausnahme der in Artikel 6 Absätze 6 bis 9 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 genannten Maßnahmen, die in Anhang IV des Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens EU-Israel aufgeführt sind. Diese Durchführungsvorschriften sehen insbesondere vor: <ul style="list-style-type: none"> a) Koordinierung und Harmonisierung der Prozesse und Verfahren zur Erhöhung der Effizienz der Verwaltung der Frequenzen für den Luftverkehr, einschließlich der Ausarbeitung von Grundsätzen und Kriterien; b) zentrale Funktion zur Koordinierung der rechtzeitigen Feststellung und Deckung des Bedarfs an Frequenzen in den Frequenzbereichen, die dem allgemeinen europäischen Flugverkehr zugewiesen wurden, zur Unterstützung der Schaffung und des Betriebs des europäischen Luftverkehrsnetzes; c) zusätzliche Netzfunktionen, wie in dem ATM-Masterplan festgelegt; d) ausführliche Festlegungen für eine kooperative Entscheidungsfindung zwischen den Vertragsparteien, den Flugsicherungsorganisationen und der Netzverwaltungsfunktion; e) Festlegungen für die Konsultation der relevanten Beteiligten an der Entscheidungsfindung auf nationaler und europäischer Ebene und f) innerhalb des Funkfrequenzspektrums, das von der Internationalen Fernmeldeunion für den allgemeinen Flugverkehr zugewiesen wurde, eine Trennung der Aufgaben und Zuständigkeiten zwischen der Netzverwaltungsfunktion und den nationalen Frequenzverwaltern, durch die gewährleistet ist, dass die Funktionen der nationalen Frequenzverwaltung weiterhin die Zuweisungen vornehmen, die keine Auswirkungen auf das Netz haben. In den Fällen, in denen keine Auswirkungen auf das Netz zu verzeichnen sind, arbeiten die nationalen Frequenzverwalter mit den für die Netzverwaltungsfunktionen Verantwortlichen zusammen, um die Nutzung der Frequenzen zu optimieren.
6 Abs. 5	B.3.6.5	A	Andere Aspekte der Gestaltung des Luftraums als die in Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 genannten werden auf nationaler Ebene oder auf der Ebene der funktionalen Luftraumblöcke geregelt. Dieser Gestaltungsprozess berücksichtigt die Anforderungen und die Komplexität des Verkehrs sowie Leistungspläne auf nationaler Ebene oder auf Ebene der funktionalen Luftraumblöcke, und er beinhaltet eine umfassende Konsultation der relevanten Luftraumnutzer oder relevanter Gruppen, die Luftraumnutzer vertreten, und gegebenenfalls der Militärbehörden.
6 Abs. 6	B.3.6.6	B	Die Vertragsparteien betrauen Eurocontrol oder eine andere unparteiische und kompetente Stelle – unter Festsetzung entsprechender Aufsichtsvereinbarungen – mit der Durchführung des Verkehrsflussmanagements.
6 Abs. 7	B.3.6.7	A	Es gelten die in Anhang IV des Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens EU-Israel aufgeführten Durchführungsvorschriften für das Verkehrsflussmanagement.

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/ Art.#/Norm#)	Kategorie (Anhang IV Teil B Abschnitt A oder B)	Norm
7 Abs. 1	B.3.7.1	A	Unter Berücksichtigung der Organisation militärischer Belange in ihrem Zuständigkeitsbereich stellen die Vertragsparteien die einheitliche Anwendung des Konzepts der flexiblen Luftraumnutzung im einheitlichen europäischen Luftraum, wie es von der ICAO beschrieben und von Eurocontrol entwickelt wurde, sicher, um das Luftraummanagement und das Flugverkehrsmanagement im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik zu erleichtern.
7 Abs. 3	B.3.7.2	A	Es gelten die in Anhang IV des Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens EU-Israel aufgeführten Durchführungsvorschriften für die flexible Luftraumnutzung.
8 Abs. 1	B.3.8.1	A	In Fällen, in denen die Anwendung des Artikels 7 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 mit erheblichen betrieblichen Schwierigkeiten verbunden ist, können die Vertragsparteien die Anwendung zeitweilig unter der Bedingung aussetzen, dass sie dies dem Gemeinsamen Ausschuss unverzüglich mitteilen.
8 Abs. 2	B.3.8.2	A	Nach der Einführung einer zeitweiligen Aussetzung der Anwendung können für den Luftraum im Zuständigkeitsbereich der betroffenen Vertragspartei(en) Anpassungen der gemäß Artikel 7 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 551/2004 erlassenen Vorschriften vorgenommen werden.

B.4: 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 die Verordnung (EG) Nr. 1070/2009
des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/ Art.#/Norm#)	Kategorie (Anhang IV Teil B Abschnitt A oder B)	Norm
1 + Anhang I	B.4.1.1	A	Im Geltungsbereich der Rahmenverordnung betrifft die Verordnung (EG) Nr. 552/2004 die Interoperabilität des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes. Sie gilt für die in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 genannten Systeme, ihre Komponenten und zugehörigen Verfahren. Ziel ist die Verwirklichung der Interoperabilität zwischen den verschiedenen Systemen, Komponenten und zugehörigen Verfahren des europäischen Flugverkehrsmanagementnetzes, wobei den einschlägigen internationalen Normen gebührend Rechnung zu tragen ist. Außerdem soll die koordinierte und zügige Einführung neuer vereinbarter und validierter Betriebskonzepte oder Technologien im Bereich des Flugverkehrsmanagements sichergestellt werden.
2 + Anhang II	B.4.2.1	A	Das europäische Flugverkehrsmanagementnetz, seine Systeme und deren Komponenten und zugehörige Verfahren müssen grundlegenden Anforderungen entsprechen. Die grundlegenden Anforderungen sind in Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 festgelegt.
3	B.4.3.1	A	Es gelten die in Anhang IV des Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens EU-Israel aufgeführten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität. Systeme, Komponenten und zugehörige Verfahren müssen die relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität während ihrer Lebensdauer erfüllen.

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/ Art.#/Norm#)	Kategorie (Anhang IV Teil B Abschnitt A oder B)	Norm
			<p>In den Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität ist insbesondere Folgendes vorzusehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Es sind etwaige spezifische Anforderungen zur Ergänzung oder Präzisierung der grundlegenden Anforderungen festzulegen, insbesondere hinsichtlich Sicherheit, nahtlosem Betrieb und Leistung, und/oder b) soweit angezeigt, sind etwaige spezifische Anforderungen zur Ergänzung oder Präzisierung der grundlegenden Anforderungen zu beschreiben, insbesondere hinsichtlich der koordinierten Einführung neuer vereinbarter und validierter Betriebskonzepte oder Technologien, und/oder c) falls die Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität sich auf Systeme beziehen, sind darin die Komponenten zu bestimmen, und/oder d) es sind die speziellen Konformitätsbewertungsverfahren zu beschreiben, in die gegebenenfalls die benannten Stellen nach Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 einzubeziehen sind, und zwar auf der Grundlage der im Beschluss 93/465/EWG festgelegten Module, die zur Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit der Komponenten sowie zur Überprüfung von Systemen heranzuziehen sind, und/oder e) es sind die Durchführungsbedingungen anzugeben, gegebenenfalls einschließlich des Stichtags, ab dem alle Beteiligten sie einhalten müssen. <p>Bei der Ausarbeitung, Annahme und Überprüfung der Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität sind die geschätzten Kosten und der voraussichtliche Nutzen der technischen Lösungen, mit denen sie erfüllt werden können, im Hinblick auf die Festlegung der gangbarsten Lösung und unter gebührender Beachtung der Aufrechterhaltung eines vereinbarten hohen Sicherheitsniveaus zu berücksichtigen. Jedem Entwurf einer Durchführungsvorschrift für die Interoperabilität wird eine Bewertung der Kosten und des Nutzens dieser Lösungen für alle Beteiligten beigelegt.</p> <p>Die Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität werden nach dem Verfahren des Artikels 8 der Rahmenverordnung festgelegt.</p>
4 Abs. 2		A	<p>Bei Systemen und zugehörigen Verfahren oder Komponenten, die die einschlägigen gemeinschaftlichen Spezifikationen erfüllen, deren Fundstellen im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht wurden, wird davon ausgegangen, dass sie die grundlegenden Anforderungen und/oder die Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität einhalten.</p>
5 + Anhang III	B.4.5.1	A	<p>Den Komponenten ist eine EG-Konformitätserklärung oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung beizufügen. Die Bestandteile dieser Erklärung sind in Anhang III der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 festgelegt.</p> <p>Der Hersteller oder sein in den Vertragsparteien ansässiger Bevollmächtigter hat sicherzustellen und mittels der EG-Konformitätserklärung oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung zu bescheinigen, dass er die Bestimmungen der grundlegenden Anforderungen und der relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität angewandt hat.</p> <p>Bei Komponenten, denen die EG-Konformitätserklärung oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung beigelegt ist, wird von der Einhaltung der grundlegenden Anforderungen und der relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität ausgegangen.</p> <p>In den relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität wird gegebenenfalls angegeben, welche Aufgaben im Zusammenhang mit der Bewertung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit von Komponenten von den benannten Stellen nach Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 durchzuführen sind.</p>

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/ Art.#/Norm#)	Kategorie (Anhang IV Teil B Abschnitt A oder B)	Norm
6 + Anhang IV	B.4.6.1	A	<p>Die Flugsicherungsorganisation unterzieht die Systeme einer EG-Prüfung gemäß den relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität, um sicherzustellen, dass sie die grundlegenden Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 und die Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität bei ihrer Einbindung in das europäische Flugverkehrsmanagementnetz erfüllen. Vor der Indienststellung eines Systems stellt die jeweilige Flugsicherungsorganisation eine EG-Prüferklärung aus, mit der die Einhaltung der Vorschriften bestätigt wird, und legt sie zusammen mit technischen Unterlagen der nationalen Aufsichtsbehörde vor. Die Bestandteile dieser Erklärung und der technischen Unterlagen sind in Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 festgelegt. Die nationale Aufsichtsbehörde kann zusätzliche Informationen anfordern, die zur Überwachung der Einhaltung der Vorschriften erforderlich sind.</p> <p>In den relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität wird gegebenenfalls angegeben, welche Aufgaben im Zusammenhang mit der Prüfung des Systems von den benannten Stellen nach Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 durchzuführen sind.</p> <p>Die EG-Prüferklärung steht Bewertungen nicht entgegen, die die nationale Aufsichtsbehörde aus anderen, die Interoperabilität nicht betreffenden Gründen möglicherweise vornehmen muss.</p>
6a	B.4.6a.1	A	<p>Ein gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit ausgestelltes Zeugnis gilt, insofern es sich auf Komponenten oder Systeme bezieht, für die Zwecke von Artikel 5 und 6 der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 als EG-Konformitätserklärung oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung oder als EG-Prüferklärung, wenn es den Nachweis der Einhaltung der grundlegenden Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 und der einschlägigen Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität einschließt.</p>
7 Abs. 1	B.4.7.1	A	<p>Stellt die nationale Aufsichtsbehörde fest, dass</p> <ol style="list-style-type: none"> eine Komponente, der eine EG-Konformitätserklärung oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung beigelegt ist, oder ein System, dem eine EG-Prüferklärung beigelegt ist, <p>die grundlegenden Anforderungen und/oder die relevanten Durchführungsvorschriften für die Interoperabilität nicht erfüllt, so trifft sie unter gebührender Berücksichtigung der Notwendigkeit, die Sicherheit und Aufrechterhaltung des Betriebs sicherzustellen, alle gebotenen Maßnahmen, um den Einsatzbereich der betreffenden Komponente oder des betreffenden Systems zu beschränken oder seine Verwendung durch die Stellen im Zuständigkeitsbereich der Behörde zu verbieten.</p>
8 Abs. 1	B.4.8.1	A	<p>Die Vertragsparteien melden dem Gemeinsamen Ausschuss die Stellen, die sie mit der Durchführung von Aufgaben im Zusammenhang mit der Bewertung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit nach Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 und/oder der Prüfung nach Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 beauftragt haben, und geben den Zuständigkeitsbereich jeder Stelle und die ihr von der Kommission erteilte Kennnummer an.</p>
8 Abs. 2	B.4.8.2	A	<p>Bei der Beurteilung der zu benennenden Stellen wenden die Vertragsparteien die in Anhang V der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 genannten Kriterien an. Diese Kriterien gelten als erfüllt, wenn die Stellen den Bewertungskriterien der einschlägigen europäischen Normen entsprechen.</p>
8 Abs. 3 + Anhang V	B.4.8.3	A	<p>Die Vertragsparteien widerrufen die Benennung, wenn eine benannte Stelle die in Anhang V genannten Kriterien nicht mehr erfüllt. Sie unterrichten unverzüglich den Gemeinsamen Ausschuss darüber.</p>
8 Abs. 4	B.4.8.4	A	<p>Unbeschadet der Anforderungen von Artikel 8 Absätze 1, 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 552/2004 können die Vertragsparteien beschließen, gemäß Artikel 3 der Flugsicherungsdienste-Verordnung anerkannte Organisationen als benannte Stellen zu bestellen.</p>

B.5: 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 die Verordnung (EG) Nr. 1108/2009
des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009
zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008
in Bezug auf Flugplätze, Flugverkehrsmanagement und Flugsicherungsdienste
sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2006/23/EG

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/ Art.#/Norm#)	Kategorie (Anhang IV Teil B Abschnitt A oder B)	Norm
3	B.5.3.1	A	Die in Artikel 3 Buchstaben da, e, f, g, q, r und s der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in der geänderten Fassung der Verordnung (EG) Nr. 1108/2009 genannten Begriffsbestimmungen gelten für die in diesem Anhang aufgeführten Normen und Vorschriften. Jede Bezugnahme auf die Mitgliedstaaten gilt als Bezugnahme auf die Vertragsparteien.
8b Abs. 1	B.5.8b.1	A	Die Bereitstellung von ATM/ANS muss den grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in der geänderten Fassung der Verordnung (EG) Nr. 1108/2009 genügen.
8b Abs. 2	B.5.8b.2	A	Die Anbieter von ATM/ANS müssen im Besitz eines Zeugnisses gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1035/2011 und des geltenden nationalen Rechts sein. Das Zeugnis wird ausgestellt, wenn der Anbieter nachgewiesen hat, dass er über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügt, die mit den Sonderrechten des Anbieters verbunden sind. Die gewährten Sonderrechte sowie der Umfang der erbrachten Dienstleistungen sind im Zeugnis zu vermerken.
8b Abs. 3	B.5.8b.3	A	Abweichend von Norm B.5.8b.2 können die Vertragsparteien beschließen, dass Anbieter von Fluginformationsdiensten erklären dürfen, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen, die mit den erbrachten Diensten verbunden sind.
8b Abs. 4	B.5.8b.4	B	Mit den Maßnahmen nach Norm B.5.8b.6 kann ein Zulassungserfordernis für bestimmte, mit der Konstruktion, Herstellung oder Instandhaltung von sicherheitskritischen ATM/ANS-Systemen und -Komponenten befassten Organisationen festgelegt werden. Das Zeugnis für diese Organisationen wird erteilt, wenn diese nachgewiesen haben, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen, die mit deren Sonderrechten verbunden sind. Die durch das Zeugnis gewährten Sonderrechte sind darin zu vermerken.
8b Abs. 5	B.5.8b.5	A	Mit den Maßnahmen nach Norm B.5.8b.6 kann ein Zulassungserfordernis oder ersatzweise eine Validierung durch den ATM/ANS-Anbieter für sicherheitskritische ATM/ANS-Systeme und -Komponenten festgelegt werden. Das Zeugnis für diese Systeme und Komponenten wird erteilt oder die Validierung erfolgt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass die Systeme und Komponenten die Einzelspezifikationen erfüllen, die festgelegt wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen gemäß Norm B.5.8b.1 sicherzustellen.
8b Abs. 6	B.5.8b.6	A	Es gelten die in Artikel 8b Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, in der geänderten Fassung der Verordnung (EU) Nr. 1108/2009, genannten Durchführungsvorschriften für ATM/ANS, die in Anhang IV des Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens EU-Israel aufgeführt sind.
8c Abs. 1	B.5.8c.1	A	Fluglotsen sowie Personen und Organisationen, die an der Ausbildung, Prüfung, Kontrolle und medizinischen Untersuchung von Fluglotsen mitwirken, müssen den einschlägigen grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb der Verordnung (EU) Nr. 1108/2009 genügen.

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/ Art.#/Norm#)	Kategorie (Anhang IV Teil B Abschnitt A oder B)	Norm
8c Abs. 2	B.5.8c.2	A	Fluglotsen müssen im Besitz einer Lizenz und eines ärztlichen Zeugnisses sein, die der ausgeführten Tätigkeit entsprechen.
8c Abs. 3	B.5.8c.3	A	Die in Norm B.5.8c.2 genannte Lizenz wird nur erteilt, wenn der Antragsteller nachweist, dass er die Vorschriften erfüllt, die erlassen wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen an theoretische Kenntnisse, praktische Fertigkeiten, Sprachkenntnisse und Erfahrung gemäß Anhang Vb der Verordnung (EU) Nr. 1108/2009 sicherzustellen.
8c Abs. 4	B.5.8c.4	A	Das in Norm B.5.8c.2 genannte ärztliche Zeugnis wird nur ausgestellt, wenn der Fluglotse die Vorschriften erfüllt, die erlassen wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen an die medizinische Tauglichkeit gemäß Anhang Vb der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in der geänderten Fassung der Verordnung (EU) Nr. 1108/2009 sicherzustellen. Das ärztliche Zeugnis kann von flugmedizinischen Sachverständigen oder flugmedizinischen Zentren ausgestellt werden.
8c Abs. 5	B.5.8c.5	A	Die dem Fluglotsen gewährten Sonderrechte sowie der Geltungsbereich der Lizenz und des ärztlichen Zeugnisses sind in der Lizenz und dem Zeugnis zu vermerken.
8c Abs. 6	B.5.8c.6	A	Die Befähigung von Organisationen zur Fluglotseausbildung, von flugmedizinischen Sachverständigen und von flugmedizinischen Zentren, die mit ihren Sonderrechten verbundenen Verantwortlichkeiten in Bezug auf die Ausstellung von Lizenzen und ärztlichen Zeugnissen wahrzunehmen, wird durch Ausstellung eines Zeugnisses anerkannt.
8c Abs. 7	B.5.8c.7	A	Ein Zeugnis wird Ausbildungsorganisationen, flugmedizinischen Sachverständigen und flugmedizinischen Zentren für Fluglotsen erteilt, die nachgewiesen haben, dass sie die Vorschriften erfüllen, die erlassen wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in der geänderten Fassung der Verordnung (EU) Nr. 1108/2009 sicherzustellen. Die durch das Zeugnis gewährten Sonderrechte sind darin zu vermerken.
8c Abs. 8	B.5.8c.8	A	Für die praktische Ausbildung oder für die Beurteilung der Fertigkeiten von Fluglotsen zuständige Personen müssen im Besitz eines Zeugnisses sein. Das Zeugnis wird erteilt, wenn die betreffende Person nachgewiesen hat, dass sie die Vorschriften erfüllt, die festgelegt wurden, um die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen gemäß Anhang Vb der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in der geänderten Fassung der Verordnung (EU) Nr. 1108/2009 sicherzustellen. Die durch das Zeugnis gewährten Sonderrechte sind darin zu vermerken.
8c Abs. 9	B.5.8c.9	A	Synthetische Übungsgeräte müssen den einschlägigen grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in der geänderten Fassung der Verordnung (EG) Nr. 1108/2009 genügen.
8c Abs. 10	B.5.8c.10	A/B ¹	Es gelten die in Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in der geänderten Fassung der Verordnung (EU) Nr. 1108/2009 genannten Durchführungsvorschriften, die in Anhang IV des Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens EU-Israel aufgeführt sind.
Anhang Vb Nummer 1	B.5.Vb.1	A	a) Alle Luftfahrzeuge mit Ausnahme derjenigen, die eine Tätigkeit gemäß Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 ausüben, werden in allen Phasen des Fluges oder auf dem Roll- und Vorfeld eines Flugplatzes in Übereinstimmung mit den geltenden allgemeinen Betriebsvorschriften sowie eventuell für die Nutzung dieses Luftraums geltenden Verfahren betrieben.

¹ Bestimmungen, die aus den ICAO-Richtlinien abgeleitet wurden, werden als Klasse A eingestuft. Alle übrigen Bestimmungen werden als Klasse B eingestuft.

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/ Art.#/Norm#)	Kategorie (Anhang IV Teil B Abschnitt A oder B)	Norm
			b) Alle Luftfahrzeuge mit Ausnahme derjenigen, die eine Tätigkeit gemäß Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 ausüben, werden mit den vorgeschriebenen Komponenten versehen und entsprechend betrieben. Die in ATM/ANS-Systemen verwendeten Komponenten müssen auch mit den Vorschriften in Anhang Vb Nummer 3 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in der geänderten Fassung der Verordnung (EU) Nr. 1108/2009 übereinstimmen.
Anhang Vb Nummer 2	B.5.Vb.2	A	Es gelten die grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in der geänderten Fassung der Verordnung (EU) Nr. 1108/2009.
Anhang Vb Nummer 3	B.5.Vb.3	A	Es gelten die grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in der geänderten Fassung der Verordnung (EU) Nr. 1108/2009.
Anhang Vb Nummer 4	B.5.Vb.4	A/B ¹	Es gelten die grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in der geänderten Fassung der Verordnung (EU) Nr. 1108/2009.
Anhang Vb Nummer 5	B.5.Vb.5	A	Es gelten die grundlegenden Anforderungen nach Anhang Vb Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in der geänderten Fassung der Verordnung (EU) Nr. 1108/2009.

¹ Bestimmungen, die aus den ICAO-Richtlinien abgeleitet wurden, werden als Klasse A eingestuft. Alle übrigen Bestimmungen werden als Klasse B eingestuft.

Teil C: Umwelt

C.1: Richtlinie 2002/30/EG
über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen
auf Flughäfen der Gemeinschaft

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/Art.#/Norm#)	Norm
3	C.1.3.1	Die Vertragsparteien stellen sicher, dass zuständige Behörden existieren, die für Angelegenheiten in Zusammenhang mit der Einführung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen verantwortlich sind.
4	C.1.4.1	Die Vertragsparteien beschließen einen ausgewogenen Ansatz bei der Lösung von Lärmproblemen auf Flughäfen ihres Gebiets. Sie können ferner wirtschaftliche Anreize für Lärmschutzmaßnahmen prüfen.
	C.1.4.2	Plant eine zuständige Behörde Betriebsbeschränkungen, so berücksichtigt sie die voraussichtlichen Kosten und den wahrscheinlichen Nutzen der verschiedenen möglichen Maßnahmen sowie die Besonderheiten des Flughafens.
	C.1.4.3	Die getroffenen Maßnahmen oder Maßnahmenpakete sind nicht restriktiver, als es zur Verwirklichung der für einen bestimmten Flughafen festgelegten Umweltziele notwendig ist. Sie stellen keine Diskriminierung wegen der Staatszugehörigkeit oder Identität des Luftfahrtunternehmens oder des Luftfahrzeugherstellers dar.
	C.1.4.4	Für leistungsbedingte Betriebsbeschränkungen ist von dem Lärmwert des Luftfahrzeugs auszugehen, der durch das gemäß Band I des Anhangs 16 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt durchgeführte Bescheinigungsverfahren ermittelt wurde.
5 + Anhang II Nummern 1 – 3	C.1.5.1	Bei der Prüfung einer Entscheidung über Betriebsbeschränkungen werden die in Anhang II Absätze 1 – 3 der Richtlinie 2002/30/EG genannten Informationen berücksichtigt, soweit dies für die betreffenden Betriebsbeschränkungen und die Merkmale des Flughafens angemessen und möglich ist.
7	C.1.7.1	Die Vorschriften für die Prüfung der Betriebsbeschränkungen gelten nicht für a) Betriebsbeschränkungen, die bereits vor Inkrafttreten dieser Norm durch einen Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses nach Anhang II Absatz 5 des Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens EU-Israel bestätigt worden sind, b) unwesentliche technische Änderungen partieller Betriebsbeschränkungen, die für die Luftfahrtunternehmen auf einem bestimmten Flughafen keine signifikanten Kostenauswirkungen haben und die nach der vorstehend genannten Umsetzung dieser Norm vorgenommen werden.
9	C.1.9.1	In Einzelfällen können Vertragsparteien auf Flughäfen in ihrem Gebiet einzelne Flüge von Luftfahrzeugen, die auf der Grundlage anderer Bestimmungen der Richtlinie 2002/30/EG nicht zulässig wären, genehmigen. Dies gilt für a) Luftfahrzeuge, die im Einzelfall unter so außergewöhnlichen Umständen eingesetzt werden, dass die Verweigerung einer vorübergehenden Freistellung nicht gerechtfertigt wäre, b) Luftfahrzeuge, die Flüge ohne Entgelt zum Zweck von Umbauten, Reparaturen oder Wartung durchführen.
10	C.1.10.1	Die Vertragsparteien stellen sicher, dass zur Anwendung der Betriebsbeschränkungen Verfahren zur Konsultation der Betroffenen gemäß dem anzuwendenden nationalen Recht eingeführt werden.
11	C.1.11.1	Jede Vertragspartei unterrichtet unverzüglich die andere Vertragspartei von jeder neuen Betriebsbeschränkung, deren Einführung auf einem Flughafen in ihrem Hoheitsgebiet sie beschlossen hat.

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/Art.#/Norm#)	Norm
12	C.1.12.1	Die Vertragsparteien gewährleisten das Recht, gegen die Beschlüsse über Betriebsbeschränkungen bei einer Beschwerdestelle, die nicht die Behörde ist, die den angefochtenen Beschluss erlassen hat, gemäß den nationalen Rechtsvorschriften und Verfahren Rechtsbehelfe einzulegen.
Anhang II Nummer 1 – 3		Informationen gemäß Norm C.1.5.1.

C.2: Richtlinie 2006/93/EG
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)

Artikel Nr.	Norm Nr.	Norm
1	C.2.1.1	Anwendungsbereich: a) Flugzeuge, deren maximale Startmasse größer oder gleich 34 000 kg ist, oder b) Flugzeuge mit einer zugelassenen Sitzkonfiguration von mehr als 19 Passagiersitzen.
2	C.2.2.2	Zivile Unterschallstrahlflugzeuge müssen den Normen gemäß Teil II Kapitel 3 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt entsprechen.
3	C.2.3.1	Freistellungen von der Vorschrift, zivile Unterschallstrahlflugzeuge nach den Normen gemäß Teil II Kapitel 3 Band 1 des Anhangs 16 zum Abkommen zu betreiben, können gewährt werden für a) Flugzeuge von historischem Interesse, b) den befristeten Einsatz von Flugzeugen, die für außergewöhnliche Umstände eingesetzt werden, so dass die Versagung einer befristeten Freistellung nicht vertretbar wäre, und c) den befristeten Einsatz von Flugzeugen, die Flüge zu Umrüstungs-, Reparatur- oder Wartungszwecken durchführen und daher keine Einnahmen erzielen.
3	C.2.3.2	Eine Vertragspartei unterrichtet die zuständigen Behörden der übrigen Vertragsparteien über die für Flugzeuge von historischem Interesse gewährten Freistellungen. Die Vertragsparteien erkennen die von einer anderen Vertragspartei gewährten Freistellungen für Flugzeuge an, die in deren Luftfahrzeugrollen eingetragen sind.
5	C.2.5.1	Die Vertragsparteien legen geeignete Durchsetzungsmaßnahmen fest, die bei einem Verstoß gegen die aufgrund der Richtlinie 2006/93/EG erlassenen nationalen Vorschriften zu verhängen sind, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung zu gewährleisten. Die Maßnahmen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

Teil D: Haftung von Luftfahrtunternehmen

D.1: Verordnung (EG) Nr. 2027/97
des Rates über die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen,
geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 889/2002

Artikel Nr.	Norm Nr.	Norm
2 Abs. 1 Buchst. a, 2 Abs. 1 Buchst. c – g	D.1.2.1	Die Begriffsbestimmungen in Artikel 2 gelten für die in diesem Anhang aufgeführten Vorschriften und Normen für die Haftung von Luftfahrtunternehmen bei Unfällen.
3	D.1.3.1	Anwendung des Übereinkommens von Montreal von 1999 durch die Vertragsparteien, auch auf Inlandsflüge.
5	D.1.5.1	Die Vertragsparteien stellen sicher, dass Luftfahrtunternehmen schadenersatzberechtigten natürlichen Personen einen Vorschuss zur Deckung der unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse, und zwar im Verhältnis zur Schwere des Falls, zahlen.
6	D.1.6.1	Die Vertragsparteien stellen sicher, dass alle Luftfahrtunternehmen den Fluggästen an allen Verkaufsstellen eine Zusammenfassung der wesentlichen Bestimmungen über die Haftung für Schäden der Fluggäste und an deren Reisegepäck anbieten.

Teil E: Verbraucherrechte

E.1: Richtlinie 90/314/EWG
über Pauschalreisen

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor./Art./Norm#)	Norm
1	E.1.1.1	Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Vertragsparteien über Pauschalreisen (einschließlich Pauschalurlaubsreisen und Pauschalrundreisen), die im Hoheitsgebiet der Vertragsparteien verkauft oder zum Kauf angeboten werden.
2	E.1.2.1	<p>Die Begriffsbestimmungen in Artikel 2 der Richtlinie 90/314/EWG gelten, soweit anwendbar und angemessen, für die in diesem Anhang aufgeführten Normen und Vorschriften für Pauschalreisen. Für die Zwecke dieses Anhangs gelten folgende Begriffsbestimmungen für Pauschalreisen:</p> <p>„Pauschalreise“ bedeutet die im Voraus festgelegte Verbindung von mindestens zwei der folgenden Dienstleistungen, die zu einem Gesamtpreis verkauft oder zum Verkauf angeboten wird, einschließlich</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Beförderung, b) Unterbringung, c) anderer touristischer Dienstleistungen, die nicht Nebenleistungen von Beförderung oder Unterbringung sind und einen beträchtlichen Teil der Gesamtleistung ausmachen. <p>Auch bei getrennter Berechnung einzelner Leistungen, die im Rahmen ein und derselben Pauschalreise erbracht werden, bleibt der Veranstalter oder Vermittler den Verpflichtungen nach diesem Anhang unterworfen.</p>
3	E.1.3.1	<p>Veranstalter oder Vermittler müssen vollständige und genaue Informationen erteilen. Wenn dem Verbraucher ein Prospekt zur Verfügung gestellt wird, muss dieser deutlich lesbare, klare und genaue Angaben zum Preis und – soweit von Bedeutung – zu Folgendem enthalten:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Bestimmungsort; Transportmittel, ihre Merkmale und Klasse; b) Art, Lage, Kategorie oder Komfort und Hauptmerkmale der Unterbringung sowie ihre Zulassung und touristische Einstufung; c) Mahlzeiten; d) Reiseroute; e) allgemeine Angaben über Pass- und Visumerfordernisse und gesundheitspolizeiliche Formalitäten, die für die Reise und den Aufenthalt erforderlich sind; f) absoluter Betrag oder Prozentsatz des Preises, der als Anzahlung zu leisten ist, und Zeitplan für die Zahlung des Restbetrages; g) Hinweis darauf, ob für das Zustandekommen der Pauschalreise eine Mindestteilnehmerzahl erforderlich ist, und – wenn ja – Angabe, bis wann dem Verbraucher spätestens mitgeteilt wird, ob die Reise storniert wird. <p>Die gemachten Angaben sind verbindlich, es sei denn,</p> <ul style="list-style-type: none"> – die Änderungen dieser Angaben sind dem Verbraucher vor Abschluss des Vertrages klar mitgeteilt worden; im Prospekt ist ausdrücklich darauf hinzuweisen; – die Änderungen sind später zwischen den Vertragsparteien vereinbart worden.
4 Abs. 1, 4 Abs. 2	E.1.4.1	Der Veranstalter und/oder der Vermittler unterrichtet den Verbraucher vor Vertragsabschluss schriftlich oder in einer anderen geeigneten Form allgemein über die Pass- und Visumerfordernisse, insbesondere über die Fristen für die Erlangung dieser Dokumente sowie über gesundheitspolizeiliche Formalitäten, die für die Reise und den Aufenthalt erforderlich sind.

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/Art.#/Norm#)	Norm
		<p>Der Veranstalter und/oder der Vermittler teilt dem Verbraucher schriftlich oder in einer anderen geeigneten Form rechtzeitig vor Beginn der Reise Folgendes mit:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) Uhrzeiten und Orte von Zwischenstationen und Anschlussverbindungen; Angabe des vom Reisenden einzunehmenden Platzes (z. B. Kabine oder Schlafkoje auf einem Schiff oder Schlafwagen- oder Liegewagenabteil im Zug); ii) Name, Anschrift und Telefonnummer der örtlichen Vertretung des Veranstalters und/oder des Vermittlers oder – wenn nicht vorhanden – der örtlichen Stellen, die dem Verbraucher bei Schwierigkeiten Hilfe leisten können. <p>Falls solche Vertretungen oder Stellen nicht bestehen, sind dem Verbraucher auf jeden Fall eine Notrufnummer oder sonstige Angaben mitzuteilen, mit deren Hilfe er mit dem Veranstalter und/oder dem Vermittler Verbindung aufnehmen kann;</p> <ul style="list-style-type: none"> iii) bei Auslandsreisen und -aufhalten Minderjähriger Angaben darüber, wie eine unmittelbare Verbindung zu dem Kind oder dem an seinem Aufenthaltsort Verantwortlichen hergestellt werden kann; <p>Je nach der Natur der Pauschalreise umfasst der Vertrag mindestens die nachstehend aufgeführten Bedingungen, sofern sie für die jeweilige Pauschalreise relevant sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Bestimmungsort(e) und, soweit mehrere Aufenthalte vorgesehen sind, die einzelnen Zeiträume und deren Termine. b) Transportmittel, ihre Merkmale und Klasse; Tag und Zeit sowie Ort der Abreise und Rückkehr. c) Schließt die Pauschalreise eine Unterbringung ein, Angaben über Lage, Kategorie oder Komfort und Hauptmerkmale der Unterbringung, ihre Zulassung und touristische Einstufung gemäß den Vorschriften des Gaststaates, Anzahl der inbegriffenen Mahlzeiten. d) Hinweis darauf, ob für das Zustandekommen der Pauschalreise eine Mindestteilnehmerzahl erforderlich ist, und – wenn ja – Angabe, bis wann dem Verbraucher spätestens mitgeteilt wird, ob die Reise storniert wird; e) Reiseroute; f) Besuche, Ausflüge oder sonstige im vereinbarten Gesamtpreis der Pauschalreise inbegriffene Leistungen; g) Name und Anschrift des Veranstalters, des Vermittlers und gegebenenfalls des Versicherers; h) Preis der Pauschalreise sowie Hinweise auf eine etwaige Preisänderung gemäß Norm E.1.4.2 und Hinweise auf etwaige Abgaben für bestimmte Leistungen (Landegebühren, Ein- oder Ausschiffungsgebühren in Häfen und entsprechende Gebühren auf Flughäfen, Aufenthaltsgebühren), sofern diese nicht im Preis der Pauschalreise inbegriffen sind; i) Zeitplan für die Zahlung des Preises sowie Zahlungsmodalitäten; j) alle Sonderwünsche, die der Verbraucher dem Veranstalter oder dem Vermittler bei der Buchung mitgeteilt hat und die beide Parteien akzeptiert haben; k) die Fristen, innerhalb derer der Verbraucher etwaige Beanstandungen wegen Nichterfüllung oder mangelhafter Erfüllung des Vertrages erheben muss. <p>Alle Bedingungen des Vertrages werden schriftlich oder in einer anderen dem Verbraucher verständlichen und zugänglichen Form festgelegt und sind ihm vor Vertragsabschluss zu übermitteln; dem Verbraucher wird ferner ein Exemplar dieser Vertragsbedingungen ausgehändigt.</p>

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/Art.#/Norm#)	Norm
4 Abs. 4	E.1.4.2	<p>Verbot der Preisänderung, es sei denn, dass der Vertrag die Möglichkeit einer Preiserhöhung oder -senkung ausdrücklich vorsieht und genaue Angaben zur Berechnung des neuen Preises enthält, bei der ausschließlich nachstehenden Änderungen Rechnung getragen werden darf:</p> <ul style="list-style-type: none"> – der Beförderungskosten, darunter auch der Treibstoffkosten; – der Abgaben für bestimmte Leistungen, wie Landegebühren, Ein- oder Ausschiffungsgebühren in Häfen und entsprechende Gebühren auf Flughäfen; – der für die betreffende Pauschalreise geltenden Wechselkurse; – der Kosten für die Hotelunterbringung. <p>Der im Vertrag genannte Preis darf innerhalb einer in den einschlägigen Rechtsvorschriften der Vertragspartei festgelegten Frist vor dem vereinbarten Abreisetermin nicht mehr erhöht werden, sofern der Verbraucher den vollen Preis der Pauschalreise bezahlt hat.</p>
4 Abs. 5	E.1.4.3	<p>Wird ein wesentlicher Bestandteil des Vertrages vor der Abreise geändert, so hat der Verbraucher das Recht,</p> <ul style="list-style-type: none"> – vom Vertrag ohne Verpflichtung zur Zahlung einer Vertragsstrafe zurückzutreten – oder eine Zusatzklausel zum Vertrag zu akzeptieren, die die vorgenommenen Änderungen und ihre Auswirkung auf den Preis angibt.
4 Abs. 6	E.1.4.4	<p>Wird die Pauschalreise vor dem vereinbarten Abreisetag aus nicht vom Verbraucher verschuldeten Gründen storniert, so hat der Verbraucher folgende Ansprüche:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Teilnahme an einer gleichwertigen oder höherwertigen anderen Pauschalreise, wenn der Veranstalter und/oder der Vermittler in der Lage ist, ihm eine solche anzubieten. Ist die angebotene Pauschalreise von geringerer Qualität, so erstattet der Veranstalter dem Verbraucher den Preisunterschied; oder b) schnellstmögliche Erstattung aller von ihm aufgrund des Vertrages gezahlten Beträge. <p>In diesen Fällen hat der Verbraucher gegebenenfalls Anspruch auf Entschädigung wegen Nichterfüllung des Vertrages, die gemäß den Rechtsvorschriften der betreffenden Vertragspartei vom Veranstalter oder Vermittler geleistet wird, es sei denn,</p> <ol style="list-style-type: none"> i) die Stornierung erfolgt, weil die Anzahl der Personen, die die Pauschalreise gebucht haben, nicht die geforderte Mindestteilnehmerzahl erreicht, und dem Verbraucher die Stornierung innerhalb der in der Beschreibung der Pauschalreise angegebenen Frist schriftlich mitgeteilt wurde oder ii) die Stornierung erfolgt aufgrund höherer Gewalt, d. h. aufgrund ungewöhnlicher und unvorhersehbarer Ereignisse, auf die derjenige, der sich auf höhere Gewalt beruft, keinen Einfluss hat und deren Folgen trotz Anwendung der gebotenen Sorgfalt nicht hätten vermieden werden können; hierzu zählt jedoch nicht die Überbuchung.
4 Abs. 7	E.1.4.5	<p>Wird nach der Abreise ein erheblicher Teil der vertraglich vereinbarten Leistungen nicht erbracht oder stellt der Veranstalter fest, dass er nicht in der Lage sein wird, einen erheblichen Teil der vorgesehenen Leistungen zu erbringen, so hat der Verbraucher folgende Ansprüche:</p> <p>Angemessene andere Vorkehrungen – ohne Preisaufschlag für den Verbraucher –, damit die Pauschalreise weiter durchgeführt werden kann, und gegebenenfalls Zahlung einer Entschädigung, deren Höhe dem Unterschied zwischen dem Preis der vorgesehenen und der erbrachten Dienstleistungen entspricht.</p>

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor./Art./Norm#)	Norm
		Falls solche Vorkehrungen nicht getroffen werden können oder vom Verbraucher aus triftigen Gründen nicht akzeptiert werden, sorgt der Veranstalter – ohne Preisaufschlag für den Verbraucher – gegebenenfalls für eine gleichwertige Beförderungsmöglichkeit, mit der der Verbraucher zum Ort der Abreise oder an einen anderen mit ihm vereinbarten Ort zurückkehren kann, und entschädigt gegebenenfalls den Verbraucher.
5 Abs. 1	E.1.5.1	Die Vertragsparteien treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit der Veranstalter und/oder Vermittler, der Vertragspartei ist, gegenüber dem Verbraucher die Haftung für die ordnungsgemäße Erfüllung der vertraglichen Verpflichtungen unabhängig davon übernimmt, ob er selbst oder andere Dienstleistungsträger diese Verpflichtungen zu erfüllen haben, wobei das Recht des Veranstalters und/oder Vermittlers, gegen andere Dienstleistungsträger Rückgriff zu nehmen, unberührt bleibt.
5 Abs. 2 – 4	E.1.5.2	Bei Nichterfüllung oder mangelhafter Erfüllung des Vertrags hat der Verbraucher Anspruch auf Entschädigung, es sei denn, bestimmte, in der Richtlinie 90/314/EWG erläuterte Bedingungen sind erfüllt. Der Veranstalter und/oder Vermittler, der Vertragspartei ist, muss sich darum bemühen, dem Verbraucher bei Schwierigkeiten Hilfe zu leisten, selbst wenn der Veranstalter oder Vermittler nicht für die Schäden verantwortlich ist, da diese unvorhersehbaren oder nicht abwendbaren Versäumnisse einem Dritten zuzurechnen sind, der an der Bewirkung der vertraglich vereinbarten Leistungen nicht beteiligt ist, oder aufgrund der Tatsache, dass diese Versäumnisse auf höhere Gewalt entsprechend der Definition in der Norm E.1.4.4 oder auf ein Ereignis zurückzuführen sind, das der Veranstalter und/oder der Vermittler bzw. der Leistungsträger trotz aller gebotenen Sorgfalt nicht vorhersehen oder abwenden konnte.
6	E.1.6.1	Im Fall einer Beanstandung bemüht sich der Veranstalter und/oder der Vermittler nach Kräften um geeignete Lösungen.

E.3: Verordnung (EG) Nr. 261/2004
über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs-
und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung
und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor./Art./Norm#)	Norm
1	E.3.1.1	Festlegung von Mindestrechten für Fluggäste in folgenden Fällen: a) Nichtbeförderung gegen ihren Willen, b) Annullierung des Flugs, c) Verspätung des Flugs.
2	E.3.2.1	Die Begriffsbestimmungen in Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 gelten, soweit anwendbar und angemessen, für die in diesem Anhang aufgeführten Normen und Vorschriften für eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen.

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/Art.#/Norm#)	Norm
3 Abs. 2 – 3	E.3.3.1	<p>Die Vorschriften und Normen gelten unter der Bedingung, dass die Fluggäste</p> <p>a) über eine bestätigte Buchung für den betreffenden Flug verfügen und – außer im Fall einer Annullierung gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 – sich</p> <ul style="list-style-type: none"> – wie vorgegeben und zu der zuvor von dem Luftfahrtunternehmen, dem Reiseunternehmen oder einem zugelassenen Reisevermittler angegebenen Zeit zur Abfertigung einfinden – spätestens zu dem in den einschlägigen Rechtsvorschriften der Vertragspartei festzulegenden Zeitpunkt vor der veröffentlichten Abflugzeit zur Abfertigung einfinden oder <p>b) von einem Luftfahrtunternehmen oder Reiseunternehmen von einem Flug, für den sie eine Buchung besaßen, auf einen anderen Flug verlegt wurden, ungeachtet des Grundes hierfür.</p> <p>Die Vorschriften und Normen gelten nicht für Fluggäste, die kostenlos oder zu einem reduzierten Tarif reisen, der für die Öffentlichkeit nicht unmittelbar oder mittelbar verfügbar ist. Sie gelten jedoch für Fluggäste mit Flugscheinen, die im Rahmen eines Kundenbindungsprogramms oder anderer Werbeprogramme von einem Luftfahrtunternehmen oder Reiseunternehmen ausgegeben wurden.</p>
4 Abs. 1	E.3.4.1	<p>Ist für ein ausführendes Luftfahrtunternehmen nach vernünftigem Ermessen absehbar, dass Fluggästen die Beförderung zu verweigern ist, so versucht es zunächst, Fluggäste gegen eine entsprechende Gegenleistung unter Bedingungen, die zwischen dem betreffenden Fluggast und dem ausführenden Luftfahrtunternehmen zu vereinbaren sind, zum freiwilligen Verzicht auf ihre Buchungen zu bewegen. Die Freiwilligen sind gemäß Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 zu unterstützen, wobei die Unterstützungsleistungen zusätzlich zu dem in dieser Norm genannten Ausgleich zu gewähren sind.</p>
4 Abs. 2	E.3.4.2	<p>Finden sich nicht genügend Freiwillige, um die Beförderung der verbleibenden Fluggäste mit Buchungen mit dem betreffenden Flug zu ermöglichen, so kann das ausführende Luftfahrtunternehmen Fluggästen gegen ihren Willen die Beförderung verweigern.</p>
4 Abs. 3	E.3.4.3	<p>Wird Fluggästen gegen ihren Willen die Beförderung verweigert, so erbringt das ausführende Luftfahrtunternehmen diesen gemäß den einschlägigen Rechtsvorschriften der Vertragspartei die Ausgleichsleistungen und die Unterstützungsleistungen (die Fluggäste haben die Wahl zwischen der Erstattung der Flugscheinkosten, gegebenenfalls in Verbindung mit einem Rückflug oder anderweitiger Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zum frühestmöglichen Zeitpunkt oder anderweitiger Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zu einem späteren Zeitpunkt nach Wunsch des Fluggastes, vorbehaltlich verfügbarer Plätze; außerdem ist den Fluggästen Folgendes anzubieten: Mahlzeiten und Erfrischungen, zwei Telefongespräche oder Telefaxe oder E-Mails, Hotelunterbringung, falls notwendig, und Beförderung zwischen dem Flughafen und dem Ort der Unterbringung).</p>
5 Abs. 1	E.3.5.1	<p>Bei Annullierung eines Fluges</p> <p>a) werden den betroffenen Fluggästen vom ausführenden Luftfahrtunternehmen Unterstützungsleistungen angeboten</p> <p>(i) die Wahl zwischen der Erstattung der Flugscheinkosten, gegebenenfalls in Verbindung mit einem Rückflug oder anderweitiger Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zum frühestmöglichen Zeitpunkt oder anderweitiger Beförderung zum Endziel unter vergleichbaren Reisebedingungen zu einem späteren Zeitpunkt nach Wunsch des Fluggastes, vorbehaltlich verfügbarer Plätze und</p>

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/Art.#/Norm#)	Norm
		<p>ii) im Falle anderweitiger Beförderung Mahlzeiten und Erfrischungen, zwei Telefongespräche oder Telefaxe oder E-Mails sowie Hotelunterbringung, falls notwendig, und Beförderung zwischen dem Flughafen und dem Ort der Unterbringung) und</p> <p>b) haben die betroffenen Fluggäste Anspruch auf Ausgleichsleistungen durch das ausführende Luftfahrtunternehmen, es sei denn, sie werden über die Annullierung frühzeitig vor der planmäßigen Abflugzeit unterrichtet (eine in den einschlägigen Rechtsvorschriften der Vertragspartei festzulegende Frist) oder sie werden zu einem späteren Zeitpunkt unterrichtet und erhalten ein Angebot zur anderweitigen Beförderung, das es ihnen ermöglicht, innerhalb festgelegter Fristen (zeitnah zur planmäßigen Abflug- bzw. Ankunftszeit) abzufliegen und ihr Endziel zu erreichen.</p>
5 Abs. 2	E.3.5.2	Wenn die Fluggäste über die Annullierung unterrichtet werden, erhalten sie Angaben zu einer möglichen anderweitigen Beförderung.
5 Abs. 3	E.3.5.3	Ein ausführendes Luftfahrtunternehmen ist nicht verpflichtet, Ausgleichszahlungen zu leisten, wenn es nachweisen kann, dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.
5 Abs. 4	E.3.5.4	Die Beweislast dafür, ob und wann der Fluggast über die Annullierung des Fluges unterrichtet wurde, trägt das ausführende Luftfahrtunternehmen.
6	E.3.6.1	Ist für ein ausführendes Luftfahrtunternehmen nach vernünftigem Ermessen absehbar, dass sich der Abflug um zwei Stunden oder mehr gegenüber der planmäßigen Abflugzeit verzögert, so werden den Fluggästen vom ausführenden Luftfahrtunternehmen Unterstützungsleistungen angeboten (Mahlzeiten und Erfrischungen sowie zwei Telefongespräche oder Telefaxe oder E-Mails); wenn die Verspätung mindestens fünf Stunden beträgt, haben die Fluggäste die Wahl, auf den ursprünglichen Flug zu warten oder die Flugscheinkosten, gegebenenfalls in Verbindung mit einem Rückflug, erstattet zu bekommen und Unterstützung bei der Hotelunterbringung, falls eine oder mehrere Übernachtungen erforderlich sind, sowie bei der Beförderung zwischen dem Flughafen und dem Ort der Unterbringung zu erhalten.
7	E.3.7.1	<p>Wird eine Ausgleichszahlung geleistet, so erhalten die Fluggäste Ausgleichszahlungen in folgender Höhe:</p> <p>a) 1 250 NIS oder 250 EUR bei allen Flügen über eine Entfernung von 2 000 km oder weniger,</p> <p>b) 2 000 NIS oder 400 EUR bei allen Flügen über eine Entfernung zwischen 2 000 und 4 500 km,</p> <p>c) 3 000 NIS oder 600 EUR bei allen nicht unter Buchstabe a oder b fallenden Flügen.</p> <p>Bei der Ermittlung der Entfernung wird der letzte Zielort zugrunde gelegt, an dem der Fluggast infolge der Nichtbeförderung oder der Annullierung später als zur planmäßigen Ankunftszeit ankommt.</p> <p>Wird Fluggästen eine anderweitige Beförderung zu ihrem Endziel mit einem Alternativflug angeboten, dessen Ankunftszeit die planmäßige Ankunftszeit des ursprünglichen gebuchten Fluges um nicht mehr als einen bestimmten, in den einschlägigen Rechtsvorschriften der Vertragspartei festzulegenden Zeitraum überschreitet, so kann das ausführende Luftfahrtunternehmen die Ausgleichszahlung um 50 % kürzen.</p> <p>Die Ausgleichszahlungen erfolgen durch Barzahlung, durch elektronische Überweisung, durch Scheck oder, mit schriftlichem Einverständnis des Fluggasts, in Form von Reisegutscheinen und/oder anderen Dienstleistungen.</p>

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/Art.#/Norm#)	Norm
8 Abs. 3	E.3.8.1	Befinden sich an einem Ort, in einer Stadt oder Region mehrere Flughäfen und bietet ein ausführendes Luftfahrtunternehmen einem Fluggast einen Flug zu einem anderen als dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen an, so trägt das ausführende Luftfahrtunternehmen die Kosten für die Beförderung des Fluggastes von dem anderen Flughafen entweder zu dem in der ursprünglichen Buchung vorgesehenen Zielflughafen oder zu einem sonstigen nahe gelegenen, mit dem Fluggast vereinbarten Zielort.
10 Abs. 1	E.3.10.1	Verlegt ein ausführendes Luftfahrtunternehmen einen Fluggast in eine höhere Klasse als die, für die der Flugschein erworben wurde, so darf es dafür keinerlei Aufschlag oder Zuzahlung erheben.
10 Abs. 2	E.3.10.2	Verlegt ein ausführendes Luftfahrtunternehmen einen Fluggast in eine niedrigere Klasse als die, für die der Flugschein erworben wurde, so nimmt es eine Erstattung gemäß den einschlägigen Rechtsvorschriften der Vertragspartei vor.
11 Abs. 1	E.3.11.1	Die ausführenden Luftfahrtunternehmen geben Personen mit eingeschränkter Mobilität und deren Begleitpersonen oder Begleitenden mit entsprechender Bescheinigung sowie Kindern ohne Begleitung bei der Beförderung Vorrang.
11 Abs. 2, 9 Abs. 3	E.3.11.2	Im Fall einer Nichtbeförderung, Annullierung oder Verspätung haben Personen mit eingeschränkter Mobilität und deren Begleitpersonen sowie Kinder ohne Begleitung Anspruch auf baldmögliche Betreuung. Bei der Betreuung hat das ausführende Luftfahrtunternehmen besonders auf die Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität und deren Begleitpersonen sowie auf die Bedürfnisse von Kindern ohne Begleitung zu achten.
12	E.3.12.1	Die in der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 festgelegten Normen gelten unbeschadet eines weitergehenden Schadenersatzanspruchs des Fluggastes. Die nach der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 gewährte Ausgleichsleistung kann auf einen solchen Schadenersatzanspruch angerechnet werden. Unbeschadet der einschlägigen Grundsätze und Vorschriften des einzelstaatlichen Rechts gelten die vorstehenden Bestimmungen nicht für Fluggäste, die nach Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 freiwillig auf eine Buchung verzichtet haben.
13	E.3.13.1	In Fällen, in denen ein ausführendes Luftfahrtunternehmen eine Ausgleichszahlung leistet oder die sonstigen sich aus der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 ergebenden Verpflichtungen erfüllt, kann keine Bestimmung der Verordnung in dem Sinne ausgelegt werden, dass sie das Recht des Luftfahrtunternehmens beschränkt, nach geltendem Recht bei anderen Personen, auch Dritten, Regress zu nehmen. Insbesondere beschränkt die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 in keiner Weise das Recht des ausführenden Luftfahrtunternehmens, Erstattung von einem Reiseunternehmen oder einer anderen Person zu verlangen, mit der es in einer Vertragsbeziehung steht. Gleichfalls kann keine Bestimmung der Verordnung in dem Sinne ausgelegt werden, dass sie das Recht eines Reiseunternehmens oder eines nicht zu den Fluggästen zählenden Dritten, mit dem das ausführende Luftfahrtunternehmen in einer Vertragsbeziehung steht, beschränkt, vom ausführenden Luftfahrtunternehmen gemäß den anwendbaren einschlägigen Rechtsvorschriften eine Erstattung oder Entschädigung zu verlangen.
14 Abs. 1	E.3.14.1	Das ausführende Luftfahrtunternehmen stellt sicher, dass bei der Abfertigung ein klar lesbarer Hinweis mit folgendem Wortlaut (oder vergleichbarem Inhalt) für die Fluggäste deutlich sichtbar angebracht wird: „Wenn Ihnen die Beförderung verweigert wird oder wenn Ihr Flug annulliert wird oder verspätet ist, verlangen Sie am Abfertigungsschalter oder am Flugsteig schriftliche Auskunft über ihre Rechte, insbesondere über Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen.“

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/Art.#/Norm#)	Norm
14 Abs. 2	E.3.14.2	Ein ausführendes Luftfahrtunternehmen, das Fluggästen die Beförderung verweigert oder einen Flug annulliert, händigt jedem betroffenen Fluggast einen schriftlichen Hinweis aus, in dem die Regeln für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 dargelegt werden. Ferner wird allen von einer erheblichen Verspätung betroffenen Fluggästen ein entsprechender Hinweis ausgehändigt.
15	E.3.15.1	Die Verpflichtungen gegenüber Fluggästen gemäß dieser Verordnung dürfen – insbesondere durch abweichende oder restriktive Bestimmungen im Beförderungsvertrag – nicht eingeschränkt oder ausgeschlossen werden. Wird dennoch eine abweichende oder restriktive Bestimmung bei einem Fluggast angewandt oder wird der Fluggast nicht ordnungsgemäß über seine Rechte unterrichtet und hat er aus diesem Grund einer Ausgleichsleistung zugestimmt, die unter der in der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 vorgesehenen Leistung liegt, so ist der Fluggast weiterhin berechtigt, die erforderlichen Schritte bei den zuständigen Gerichten oder Stellen zu unternehmen, um eine zusätzliche Ausgleichsleistung zu erhalten.
16	E.3.16.1	Die Vertragsparteien gewährleisten die Durchsetzung dieser sich aus der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 ergebenden Vorschriften und Normen. Die Durchsetzungsmaßnahmen, die Maßnahmen auf der Grundlage von Gerichtsurteilen im Bereich des Zivilrechts umfassen können, müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

E.4: 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

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/Art.#/Norm#)	Norm
1 Abs. 1	E.4.1.1	Vorschriften für den Schutz und die Hilfeleistung für behinderte Flugreisende und Flugreisende mit eingeschränkter Mobilität, die diese Personen vor Diskriminierung schützen und sicherstellen sollen, dass sie Hilfe erhalten.
2	E.4.2.1	Die Begriffsbestimmungen in Artikel 2 der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 gelten, soweit anwendbar und angemessen, für die in diesem Anhang aufgeführten Normen und Vorschriften für die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität.
3	E.4.3.1	Ein Luftfahrtunternehmen, sein Erfüllungsgehilfe oder ein Reiseunternehmen darf sich nicht aus Gründen der Behinderung oder der eingeschränkten Mobilität des Fluggastes weigern, eine Buchung für einen Flug zu akzeptieren oder einen behinderten Menschen oder eine Person mit eingeschränkter Mobilität auf einem solchen Flughafen an Bord zu nehmen, sofern die betreffende Person über einen gültigen Flugschein und eine gültige Buchung verfügt.
4 Abs. 1	E.4.4.1	Ein Luftfahrtunternehmen, sein Erfüllungsgehilfe oder ein Reiseunternehmen kann sich aus Gründen der Behinderung des Fluggastes nur weigern, die Buchung eines behinderten Menschen oder einer Person mit eingeschränkter Mobilität zu akzeptieren oder diese Person an Bord zu nehmen,

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/Art.#/Norm#)	Norm
		<p>a) um geltenden Sicherheitsanforderungen, die in internationalen oder nationalen Rechtsvorschriften festgelegt sind, oder den Sicherheitsanforderungen nachzukommen, die die Behörde aufgestellt hat, die dem betreffenden Luftfahrtunternehmen das Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt hat;</p> <p>b) wenn wegen der Größe des Luftfahrzeugs oder seiner Türen die Anbordnahme oder die Beförderung dieses behinderten Menschen oder dieser Person mit eingeschränkter Mobilität physisch unmöglich ist.</p> <p>Im Falle einer Weigerung, eine Buchung aus den in Buchstabe a oder b genannten Gründen zu akzeptieren, bemüht sich das Luftfahrtunternehmen, sein Erfüllungsgehilfe oder das Reiseunternehmen im Rahmen des Möglichen nach besten Kräften, der betroffenen Person eine annehmbare Alternative zu unterbreiten.</p> <p>Einem behinderten Menschen oder einer Person mit eingeschränkter Mobilität, der die Anbordnahme aufgrund ihrer Behinderung oder eingeschränkten Mobilität verweigert wurde, sowie jeder diese Person begleitenden Person muss der Anspruch auf Erstattung oder anderweitige Beförderung gemäß Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 angeboten werden. Das Recht auf die Möglichkeit eines Rückfluges oder einer anderweitigen Beförderung ist davon abhängig, dass alle Sicherheitsanforderungen erfüllt sind.</p>
4 Abs. 2	E.4.4.2	<p>Um geltenden Sicherheitsanforderungen, die in internationalen oder nationalen Rechtsvorschriften festgelegt sind, oder den Sicherheitsanforderungen nachzukommen, die die Behörde aufgestellt hat, die dem betreffenden Luftfahrtunternehmen das Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt hat, darf ein Luftfahrtunternehmen, sein Erfüllungsgehilfe oder ein Reiseunternehmen verlangen, dass ein behinderter Mensch oder eine Person mit eingeschränkter Mobilität von einer anderen Person begleitet wird, die in der Lage ist, die Hilfe zu leisten, die dieser behinderte Mensch oder diese Person mit eingeschränkter Mobilität benötigt.</p>
4 Abs. 3	E.4.4.3	<p>Verpflichtung des Luftfahrtunternehmens oder seines Erfüllungsgehilfen, für Fluggäste mit einer Behinderung Informationen über die Sicherheitsvorschriften, die es bzw. er bei der Beförderung von behinderten Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität befolgt, sowie über jede Beschränkung in der Beförderung solcher Personen oder von Mobilitätshilfen wegen der Luftfahrzeuggröße bereitzustellen.</p> <p>Ein Reiseunternehmen gibt die Sicherheitsvorschriften und Beschränkungen bekannt, die für die von ihm veranstalteten, verkauften oder zum Verkauf angebotenen, in Pauschalreisen eingeschlossenen Flüge gelten.</p>
4 Abs. 4	E.4.4.4	<p>Macht ein Luftfahrtunternehmen, sein Erfüllungsgehilfe oder ein Reiseunternehmen von den Ausnahmen gemäß Norm E.4.4.1 oder E.4.4.2 Gebrauch, so unterrichtet es bzw. er unverzüglich den behinderten Menschen oder die Person mit eingeschränkter Mobilität über seine Gründe hierfür. Ein Luftfahrtunternehmen, sein Erfüllungsgehilfe oder ein Reiseunternehmen übermittelt diese Gründe auf Verlangen in Schriftform dem behinderten Menschen oder der Person mit eingeschränkter Mobilität innerhalb einer bestimmten Frist nachdem der Antrag eingegangen ist. Diese in den einschlägigen Rechtsvorschriften der Vertragspartei festzulegende Frist muss im Interesse von Personen mit eingeschränkter Mobilität so kurz wie möglich sein.</p>
5 Abs. 1 – 2	E.4.5.1	<p>Das Leitungsorgan eines Flughafens bestimmt unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten innerhalb und außerhalb der Abfertigungsgebäude Ankunfts- und Abfahrtsorte innerhalb der Flughafengrenzen oder an einem Ort unter direkter Aufsicht des Leitungsorgans, an denen behinderte Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität ohne Schwierigkeiten ihre Ankunft auf dem Flughafen bekannt geben und um Hilfe bitten können. Die Ankunfts- und Abfahrtsorte werden deutlich ausgewiesen und an ihnen werden grundlegende Informationen über den Flughafen in zugänglicher Form vermittelt.</p>

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/Art.#/Norm#)	Norm
6 Abs. 1	E.4.6.1	Luftfahrtunternehmen, ihre Erfüllungsgehilfen und Reiseunternehmen ergreifen alle Maßnahmen, die erforderlich sind, um Meldungen des Hilfsbedarfs von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität an allen ihren Verkaufsstellen, einschließlich Telefon- und Internetverkaufsstellen, in dem unter den Vertrag fallenden Hoheitsgebiet der Vertragsparteien entgegenzunehmen.
6 Abs. 2 – 3	E.4.6.2	<p>Wird einem Luftfahrtunternehmen, seinem Erfüllungsgehilfen oder einem Reiseunternehmen ein Hilfsbedarf vorab gemeldet, so leitet es bzw. er die betreffenden Informationen vor der für den Flug veröffentlichten Abflugzeit weiter an</p> <p>a) die Leitungsorgane des Abflugflughafens, des Zielflughafens und des Transitflughafens sowie an</p> <p>b) das ausführende Luftfahrtunternehmen, wenn die Buchung nicht bei diesem Luftfahrtunternehmen vorgenommen wurde;</p> <p>in den Fällen, in denen die Identität des ausführenden Luftfahrtunternehmens zum Zeitpunkt der Meldung noch nicht bekannt ist, werden die Informationen übermittelt, sobald dies möglich ist. Die genauen Begriffsbestimmungen und Spezifikationen der „Vorabmeldung“ werden in den einschlägigen Regeln und Verfahren der Vertragsparteien festgelegt.</p>
6 Abs. 4 + Anhang I		So bald wie möglich nach dem Abflug unterrichtet das ausführende Luftfahrtunternehmen das Leitungsorgan des Zielflughafens, sofern dieser im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei liegt, über die Zahl der behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität auf diesem Flug, die die in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 genannte Hilfe benötigen, und über die Art dieser Hilfe.
7 Abs. 1	E.4.7.1	Kommt ein behinderter Mensch oder eine Person mit eingeschränkter Mobilität auf einem Flughafen an, um einen Flug anzutreten, so obliegt es dem Leitungsorgan des Flughafens, dafür Sorge zu tragen, dass die in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 genannte Hilfe so geleistet wird, dass die Person den Flug, für den sie eine Buchung besitzt, antreten kann, sofern die besonderen Bedürfnisse der Person nach einer solchen Hilfe dem betreffenden Luftfahrtunternehmen, seinem Erfüllungsgehilfen oder dem betreffenden Reiseunternehmen vorab gemeldet worden ist. Diese Meldung gilt auch für den Rückflug, wenn der Hin- und der Rückflug bei demselben Luftfahrtunternehmen gebucht wurden. Die genauen Begriffsbestimmungen und Spezifikationen der „Vorabmeldung“ werden in den einschlägigen Regeln und Verfahren der Vertragsparteien festgelegt.
7 Abs. 2	E.4.7.2	Ist der Einsatz eines anerkannten Begleithundes erforderlich, so werden die entsprechenden Vorkehrungen getroffen, sofern dies dem Luftfahrtunternehmen, seinem Erfüllungsgehilfen oder dem Reiseunternehmen in Übereinstimmung mit geltenden nationalen Bestimmungen über die Beförderung von Begleithunden an Bord von Luftfahrzeugen – sofern vorhanden – gemeldet worden ist.
7 Abs. 3	E.4.7.3	Erfolgt keine Meldung in Übereinstimmung mit einschlägigen nationalen Bestimmungen, so bemüht sich das Leitungsorgan im Rahmen des Möglichen nach besten Kräften, die Hilfe so zu leisten, dass die betreffende Person den Flug, für den sie eine Buchung besitzt, antreten kann.
7 Abs. 4	E.4.7.4	<p>Norm E.4.7.1 gilt unter folgenden Bedingungen:</p> <p>a) Die Person findet sich selbst rechtzeitig zur Abfertigung ein oder</p> <p>b) die Person findet sich rechtzeitig an einem gemäß Norm E.4.5.1 ausgewiesenen Ort innerhalb der Flughafengrenzen ein.</p> <p>Die genauen Begriffsbestimmungen und Spezifikationen von „rechtzeitig“ werden in den einschlägigen Regeln und Verfahren der Vertragsparteien festgelegt.</p>

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/Art.#/Norm#)	Norm
7 Abs. 5	E.4.7.5	Benutzt ein behinderter Mensch oder eine Person mit eingeschränkter Mobilität einen Flughafen einer Vertragspartei im Transit oder wird sie von einem Luftfahrtunternehmen oder Reiseunternehmen von dem Flug, für den sie eine Buchung besitzt, auf einen anderen Flug verlegt, so obliegt es dem Leitungsorgan, dafür Sorge zu tragen, dass die in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 genannte Hilfe so geleistet wird, dass die Person in der Lage ist, den Flug, für den sie eine Buchung besitzt, anzutreten.
7 Abs. 6 – 7	E.4.7.6	Kommt ein behinderter Mensch oder eine Person mit eingeschränkter Mobilität auf dem Luftwege auf einem Flughafen einer Vertragspartei an, so obliegt es dem Leitungsorgan des Flughafens, dafür Sorge zu tragen, dass die in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 genannte Hilfe so geleistet wird, dass die Person in der Lage ist, den in Norm E.4.5.1 genannten Abfahrtsort von dem Flughafen zu erreichen. Die geleistete Hilfe muss, so weit wie dies möglich ist, auf die besonderen Bedürfnisse des einzelnen Fluggastes zugeschnitten sein.
8	E.4.8.1	<p>Dem Leitungsorgan eines Flughafens obliegt es, dafür Sorge zu tragen, dass behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität die in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 genannte Hilfe ohne zusätzliche Kosten geleistet wird.</p> <p>Das Leitungsorgan kann die Hilfe selbst leisten. Alternativ kann das Leitungsorgan unter Beibehaltung seiner Zuständigkeiten und in jedem Fall unter der Voraussetzung, dass die Qualitätsstandards nach Norm E.4.9.1 eingehalten werden, einem oder mehreren Dritten einen Auftrag erteilen, diese Hilfe zu leisten. Das Leitungsorgan kann – in Zusammenarbeit mit den Flughafenutzern über den Flughafenutzerausschuss, sofern ein solcher besteht – einen solchen Auftrag bzw. solche Aufträge aus eigener Initiative oder auf Antrag unter anderem eines Luftfahrtunternehmens erteilen, wobei bestehende Dienste auf dem betreffenden Flughafen berücksichtigt werden. Im Falle einer Ablehnung eines solchen Antrags legt das Leitungsorgan eine schriftliche Begründung vor.</p>
9	E.4.9.1	<p>Ausgenommen auf Flughäfen mit weniger als 150 000 kommerziellen Fluggästen im Jahr legt das Leitungsorgan in Zusammenarbeit mit den Flughafenutzern über den Flughafenutzerausschuss, sofern ein solcher besteht, und mit den Verbänden, die behinderte Fluggäste und Fluggäste mit eingeschränkter Mobilität vertreten, für die in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 genannte Hilfe Qualitätsstandards und die dafür notwendigen Mittel fest.</p> <p>Bei der Festlegung der Qualitätsstandards trägt es den international anerkannten Strategien und Verhaltenskodizes zur Erleichterung der Beförderung von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität, insbesondere dem „Code of Good Conduct in Ground Handling for Persons with Reduced Mobility“ der ECAC, in vollem Umfang Rechnung.</p> <p>Das Leitungsorgan eines Flughafens veröffentlicht seine Qualitätsstandards.</p> <p>Ein Luftfahrtunternehmen und das Leitungsorgan eines Flughafens können übereinkommen, dass Letzteres Fluggästen, die dieses Luftfahrtunternehmen zu und von dem Flughafen befördert, Hilfe mit einem höheren Standard als den vorstehend genannten Qualitätsstandards oder zusätzliche Hilfe zu der in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 genannten Hilfe leistet.</p>
10 + Anhang II	E.4.10.1	Ein Luftfahrtunternehmen leistet einem behinderten Menschen oder einer Person mit eingeschränkter Mobilität, die von einem unter die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 fallenden Flughafen abfliegt, auf einem solchen ankommt oder einen solchen im Transit benutzt, die in Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 genannte Hilfe ohne Aufpreis, sofern die betreffende Person die in den Normen E.4.7.1, E.4.7.2 und E.4.7.4 genannten Bedingungen erfüllt.

Artikel Nr.	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/Art.#/Norm#)	Norm
11	E.4.11.1	<p>Die Luftfahrtunternehmen und die Leitungsorgane von Flughäfen tragen dafür Sorge, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> a) ihre eigenen Mitarbeiter und die Mitarbeiter von Subunternehmen, die behinderten Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität unmittelbar Hilfe leisten, über Kenntnisse darüber verfügen, wie den Bedürfnissen von Personen mit unterschiedlichen Behinderungen oder Beeinträchtigungen der Mobilität entsprochen werden kann, b) ihre Mitarbeiter, die auf dem Flughafen arbeiten und unmittelbar mit den Fluggästen zu tun haben, in Fragen der Gleichstellung von behinderten Menschen und der Sensibilisierung für Behindertenfragen geschult werden, c) alle neuen Beschäftigten bei der Einstellung in Behindertenfragen geschult werden, und dass die Mitarbeiter gegebenenfalls in Auffrischkursen geschult werden.
12	E.4.12.1	<p>Gehen Rollstühle oder sonstige Mobilitätshilfen oder Hilfsgeräte während der Abfertigung auf dem Flughafen oder während der Beförderung an Bord des Luftfahrzeugs verloren oder werden sie beschädigt, so wird der Fluggast, dem diese Ausrüstung gehört, gemäß den internationalen und nationalen Rechtsvorschriften entschädigt.</p>
13	E.4.13.1	<p>Verpflichtungen aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 gegenüber behinderten Menschen und Personen eingeschränkter Mobilität dürfen nicht eingeschränkt oder ausgeschlossen werden.</p>
14	E.4.14.1	<p>Jede Vertragspartei benennt eine Stelle oder mehrere Stellen, die für die Durchsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 bei Flügen von oder zu in seinem Hoheitsgebiet gelegenen Flughäfen zuständig ist bzw. sind. Gegebenenfalls ergreift bzw. ergreifen diese Stelle(n) die notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Rechte von behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität gewahrt und die in der Norm E.4.9.1 genannten Qualitätsstandards eingehalten werden. Die Vertragsparteien unterrichten einander über die benannte(n) Stelle(n).</p>
15	E.4.15.1	<p>Ein behinderter Mensch oder eine Person mit eingeschränkter Mobilität, die der Auffassung ist, dass gegen die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 verstoßen wurde, kann die Angelegenheit je nach Fall dem Leitungsorgan des Flughafens oder dem betreffenden Luftfahrtunternehmen zur Kenntnis bringen. Sofern der behinderte Mensch oder die Person mit eingeschränkter Mobilität auf diesem Wege nicht zufrieden gestellt wird, können Beschwerden über einen angeblichen Verstoß gegen diese Verordnung bei einer bzw. mehreren gemäß Norm E.4.14.1 benannten Stelle bzw. Stellen eingereicht werden.</p> <p>Die Vertragsparteien treffen Maßnahmen, damit die behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität über ihre in der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 verankerten Rechte und die Möglichkeit einer Beschwerde bei dieser/diesen benannten Stelle(n) unterrichtet werden.</p>
16	E.4.16.1	<p>Die Vertragsparteien legen für Verstöße gegen die Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 Vorschriften über Sanktionen fest und treffen alle zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Eine Vertragspartei meldet auf Ersuchen der anderen Vertragspartei dieser die Vorschriften über Sanktionen.</p>

Teil F:

F.1: Richtlinie 2000/79/EWG
des Rates vom 27. November 2000
über die 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)
geschlossene Europäische Vereinbarung über die Arbeitszeitorganisation
für das fliegende Personal der Zivilluftfahrt

Klausel Nr. (des Anhangs)	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/Art.#/Norm#)	Norm
1	F.1.1.1	Die in diesem Anhang aufgeführten Normen und Vorschriften gelten für die Arbeitszeit des fliegenden Personals der Zivilluftfahrt.
2	F.1.2.1	Die Begriffsbestimmungen in Klausel 2 der Richtlinie 2000/79/EWG des Rates gelten, soweit anwendbar und angemessen, für die in diesem Anhang aufgeführten Normen und Vorschriften für die Arbeitszeit des fliegenden Personals der Zivilluftfahrt.
3 Abs. 1	F.1.3.1	Mitglieder der Flugbesatzung in der Zivilluftfahrt haben Anspruch auf bezahlten Jahresurlaub von mindestens vier Wochen; die Voraussetzungen für diesen Anspruch und für die Gewährung des Jahresurlaubs sind durch die nationalen Rechtsvorschriften und/oder Gepflogenheiten geregelt. Mitglieder der Kabinenbesatzung in der Zivilluftfahrt haben Anspruch auf bezahlten Jahresurlaub gemäß den geltenden Rechtsvorschriften der Vertragspartei.
4 Abs. 1a	F.1.4.1	Das fliegende Personal der Zivilluftfahrt hat Anspruch auf eine unentgeltliche Untersuchung des Gesundheitszustands vor der erstmaligen Aufnahme der Arbeit und danach in regelmäßigen Abständen.
4 Abs. 1b	F.1.4.2	Leidet ein Mitglied des fliegenden Personals der Zivilluftfahrt an gesundheitlichen Problemen, die anerkanntermaßen damit zusammenhängen, dass die betreffende Person auch nachts arbeitet, so wird ihr nach Möglichkeit eine ihrer Eignung entsprechende Tätigkeit als Mitglied des fliegenden Personals oder des Bodenpersonals zugewiesen, die nur am Tage ausgeübt wird.
4 Abs. 2	F.1.4.3	Die unentgeltliche Untersuchung des Gesundheitszustandes unterliegt der ärztlichen Schweigepflicht.
4 Abs. 3	F.1.4.4	Die unentgeltliche Untersuchung des Gesundheitszustandes kann im Rahmen des öffentlichen Gesundheitswesens durchgeführt werden.
5 Abs. 1	F.1.5.1	Den Mitgliedern des fliegenden Personals der Zivilluftfahrt wird ein der Art ihrer Tätigkeit entsprechender Schutz ihrer Sicherheit und Gesundheit gewährt.
5 Abs. 2	F.1.5.2	Für die Sicherheit und Gesundheit des fliegenden Personals der Zivilluftfahrt stehen jederzeit angemessene Schutz- und Präventionsvorkehrungen oder -einrichtungen zur Verfügung.
6	F.1.6.1	Es werden die erforderlichen Maßnahmen getroffen, um zu gewährleisten, dass ein Arbeitgeber, der beabsichtigt, die Arbeit nach einem bestimmten Rhythmus zu organisieren, den allgemeinen Grundsatz berücksichtigt, dass die Arbeit dem Arbeitnehmer angepasst sein muss.
7	F.1.7.1	Die zuständigen Behörden sind auf Verlangen über spezifische Arbeitsrhythmen für das fliegende Personal der Zivilluftfahrt zu informieren.
8 Abs. 1	F.1.8.1	Die Arbeitszeit ist unbeschadet etwaiger künftiger Rechtsvorschriften der Vertragspartei über Flugdienstzeitbegrenzungen sowie Ruhezeitregelungen und in Verbindung mit den einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften zu betrachten, die bei allen diesbezüglichen Fragen zu berücksichtigen sind.

Klausel Nr. (des Anhangs)	Norm Nr. (Teil/Rechtsvor.#/Art.#/Norm#)	Norm
8 Abs. 2	F.1.8.2	Die Blockzeit ist auf maximal 900 Stunden beschränkt. Zu diesem Zweck bezeichnet „Blockzeit“ die Zeit, die ein Mitglied des fliegenden Personals sich an seinem Platz im Cockpit (für Mitglieder der Flugbesatzung) oder in der Kabine (für Mitglieder der Kabinenbesatzung) befindet, zwischen dem erstmaligen Abrollen eines Luftfahrzeugs aus seiner Parkposition zum Zweck des Startens bis zum Stillstand an der zugewiesenen Parkposition und bis alle Triebwerke abgestellt sind. Eine Abweichung von 15 % für Mitglieder der Flugbesatzung und von 20 % für Mitglieder der Kabinenbesatzung von der in dieser Norm genannten Zahl gilt als gleichwertige Norm.
8 Abs. 3	F.1.8.3	Die maximale jährliche Arbeitszeit sollte so gleichmäßig über das Jahr verteilt werden, wie dies in der Praxis möglich ist.
9	F.1.9.1	Das fliegende Personal der Zivilluftfahrt erhält im Voraus bekannt zu gebende flugdienstzeitfreie und bereitschaftsfreie Tage wie folgt: a) mindestens 7 Ortstage pro Kalendermonat, die die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten einschließen können, und b) mindestens 96 Ortstage pro Kalenderjahr, die die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten einschließen können. Eine Abweichung von 20 % von den in dieser Norm genannten Zahlen gilt als gleichwertige Norm.

Denkschrift

A. Allgemeines

Das Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Regierung des Staates Israel andererseits (Luftverkehrsabkommen) gleicht inhaltlich und systematisch den herkömmlichen bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Drittstaaten, geht jedoch über deren üblichen Regelungsinhalt hinaus.

Das Luftverkehrsabkommen umfasst sowohl Gegenstände, die in die Zuständigkeit der Europäischen Union, als auch solche, die in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten der Europäischen Union fallen. Exemplarisch kann für den Zuständigkeitsbereich der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und für die Bundesrepublik Deutschland als vertragsgesetzsauslösende Vorschrift Artikel 9 Absatz 1 des Luftverkehrsabkommens angeführt werden.

Das Abkommen sieht in Anhang II eine schrittweise Öffnung des Luftverkehrsmarktes zwischen der Europäischen Union und dem Staat Israel in den nächsten fünf Jahren vor. Ab dem Zeitpunkt der vollständigen Öffnung im Jahre 2018 fallen jegliche Beschränkungen hinsichtlich der Zahl der Flüge weg.

Das Abkommen sieht daneben die Angleichung von Vorschriften des Staates Israel über den Luftverkehr an die der Europäischen Union – hin zu einem erweiterten gemeinsamen Luftverkehrsraum – vor und regelt marktübergreifende Themen. Gemeinsame Vorschriften gelten in den Bereichen der Flug- und Luftsicherheit, des Flugverkehrsmanagements, der Wettbewerbspolitik und der staatlichen Beihilfen, des Verbraucher- und Umweltschutzes sowie der sozialen Aspekte.

Das Abkommen besteht aus einem

- Hauptteil, der mit den Artikeln 1 bis 30 die Grundlage des Abkommens bildet,
- Anhang I, der die vereinbarten Dienste und die festgelegten Strecken bestimmt,
- Anhang II, der die Übergangsvorschriften und das Verfahren ab der Unterzeichnung des Abkommens bis zur vollständigen Öffnung des Nachbarschaftsverkehrs regelt,
- Anhang III, der eine Liste der „anderen Staaten“ nach den Artikeln 3, 4 und 8 des Abkommens sowie Anhang I beinhaltet,
- Anhang IV, der die für die Vertragsparteien und deren Luftfahrtunternehmen verbindlichen unionsrechtlichen Vorschriften aufführt,
- Anhang V, der Anhang II hinsichtlich der vereinbarten Basisfrequenz auf bestimmten Strecken ergänzt, und
- Anhang VI, der die in Anhang IV aufgeführten unionsrechtlichen Vorschriften ergänzt.

B. Besonderes

Artikel 1

Dieser Artikel enthält die für das Luftverkehrsabkommen wesentlichen Begriffsbestimmungen.

Artikel 2

Dieser Artikel legt die Verkehrsrechte („Freiheiten der Luft“) fest, welche sich die Vertragsparteien zur Durchführung des Flugverkehrs auf den in Anhang I des Abkommens vereinbarten Diensten und festgelegten Strecken gegenseitig einräumen.

Gewährt werden das Recht des Überfluges (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), das Recht, Fluggäste, Fracht und/oder Post abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit), sowie die im Abkommen anderweitig festgelegten Rechte. Beispielsweise bestimmt Artikel 26 des Abkommens, dass bereits bestehende bilateral vereinbarte Verkehrsrechte, die über den Regelungsbereich dieses Abkommens hinausgehen, weiterhin ausgeübt bzw. angewendet werden können. Zudem enthält Anhang I weitere vereinbarte Rechte.

Das Recht, Inlandsverkehr in dem Hoheitsgebiet einer Vertragspartei durchzuführen (Kabotage), wird ausdrücklich ausgeschlossen.

Artikel 3

Dieser Artikel legt das Verfahren für die Erteilung von Betriebsgenehmigungen durch die Vertragsparteien an die Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Vertragspartei fest. Eine vorherige Designierung der Luftfahrtunternehmen ist im Unterschied zu dem bilateralen Abkommen vom 12. Februar 1971 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Staat Israel über den Luftverkehr (BGBl. 1979 II S. 805, 806) nicht mehr erforderlich.

Artikel 3a

Dieser Artikel verpflichtet die zuständigen Behörden der Vertragsparteien, im Genehmigungsverfahren nach Artikel 3 des Abkommens die Feststellungen der zuständigen Behörde der jeweils anderen Vertragspartei im Hinblick auf die Eignung und Staatszugehörigkeit ihrer Luftfahrtunternehmen grundsätzlich anzuerkennen. Dies gilt jedoch nicht für die Bereiche der Flugsicherheitsbescheinigungen oder -genehmigungen, der Luftsicherheitsvorkehrungen und des Versicherungsschutzes.

Artikel 4

Dieser Artikel regelt die Voraussetzungen, unter denen Betriebsgenehmigungen verweigert, widerrufen, ausgesetzt oder eingeschränkt werden können. Von den Rechten der Verweigerung, des Widerrufs, der Aussetzung oder Einschränkung von Betriebsgenehmigungen darf grundsätzlich nur nach Konsultation der zuständigen Behörden der jeweils anderen Vertragspartei Gebrauch gemacht werden.

Artikel 5

Dieser Artikel ergänzt Artikel 4 des Abkommens durch zusätzliche Gestaltungsmöglichkeiten hinsichtlich der Eigentumsverhältnisse und Kontrolle von Luftfahrtunternehmen. Danach können die Vertragsparteien eine Mehrheitsbeteiligung und/oder wirksame Kontrolle von Luftfahrtunternehmen des Staates Israel durch Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder deren Staatsangehörige bzw.

von Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union durch den Staat Israel oder dessen Staatsangehörige gestatten.

Artikel 6

Dieser Artikel regelt, dass die Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften einer Vertragspartei beim Ein- und Ausflug sowie innerhalb des Hoheitsgebietes von den Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Vertragspartei zu befolgen sind.

Artikel 7

Dieser Artikel befasst sich mit der Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen zwischen den Luftfahrtunternehmen und dem Verfahren zur Beseitigung von Wettbewerbsbeeinträchtigungen.

Die Bestimmungen von Titel IV Kapitel 3 („Wettbewerb“) des Europa-Mittelmeer-Abkommens vom 20. November 1995 zur Gründung einer Assoziation zwischen den Europäischen Gemeinschaften und ihren Mitgliedstaaten einerseits und dem Staat Israel andererseits (Assoziierungsabkommen) (BGBl. 1997 II S. 1168, 1169) werden in dieses Abkommen einbezogen.

Faire Wettbewerbsbedingungen sollen insbesondere dadurch erreicht werden, dass Luftfahrtunternehmen ohne Subventionen auf einer vollständig kommerzialisierten Grundlage betrieben werden und der Zugang zu Flughafeneinrichtungen und -diensten sowie die Zuweisung von Zeitnischen („Slots“) neutral und diskriminierungsfrei erfolgen.

Artikel 8

Die Absätze 1 bis 4 berechnen die Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien, im Gebiet der anderen Vertragspartei Niederlassungen und Einrichtungen zur Erbringung von Luftverkehrsdiensten, zur Verkaufsförderung sowie zum Verkauf von Luftverkehrsdiensten und für damit verbundene Tätigkeiten zu errichten sowie die Bodenabfertigung selbst oder durch Dritte auszuführen.

Die Absätze 5 und 6 räumen den Luftfahrtunternehmen das Recht auf freien Transfer örtlicher Einnahmen sowie das Recht ein, örtliche Ausgaben in Landeswährung zu zahlen.

Absatz 7 ermöglicht es den Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien, Vereinbarungen über eine Zusammenarbeit (unter anderem Code-Sharing) untereinander, mit Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten und mit Beförderungsunternehmen des Land- oder Seeverkehrs zu schließen.

Nach Absatz 8 ist es den Luftfahrtunternehmen im Rahmen des Intermodal-Verkehrs gestattet, Beförderungen von Personen und Fracht durch Landverkehrsmittel fortzusetzen.

Absatz 9 erlaubt den Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei unter bestimmten Voraussetzungen das Leasing von Luftfahrzeugen von beliebigen Luftfahrtunternehmen, einschließlich solcher aus Drittstaaten, mit oder ohne Besatzung.

Absatz 10 gestattet den Luftfahrtunternehmen unter bestimmten Voraussetzungen den Abschluss von Franchise- und Markenvereinbarungen mit anderen Gesellschaften,

einschließlich Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien oder aus Drittstaaten.

Absatz 11 verpflichtet die Vertragsparteien, ihre Verfahren, Leitlinien und Verordnungen zur Verwaltung von Zeitnischen („Slots“) transparent, effektiv und diskriminierungsfrei anzuwenden.

Nach Absatz 12 kann jede Vertragspartei Verstöße gegen diesen Artikel der jeweils anderen Vertragspartei mitteilen und um Konsultationen ersuchen.

Artikel 9

Dieser Artikel gewährt für bestimmte Ausrüstungsgegenstände, Treibstoffe, Schmieröle, technische Verbrauchsgüter, Bodengerät, Ersatzteile und Bordvorräte der Luftfahrzeuge weitgehende Befreiung von Einfuhrbeschränkungen, von Vermögenssteuern und -abgaben sowie von Zöllen, besonderen Verbrauchsteuern und ähnlichen Gebühren und Abgaben, die von nationalen oder lokalen Behörden oder der Europäischen Union erhoben werden.

Artikel 10

Dieser Artikel sichert eine diskriminierungsfreie Behandlung von Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Vertragspartei hinsichtlich der Erhebung von Gebühren für die Nutzung von Flughäfen, Einrichtungen und Diensten.

Artikel 11

Dieser Artikel erlaubt den Luftfahrtunternehmen, die Preise frei zu gestalten.

Artikel 12

Dieser Artikel verpflichtet die Vertragsparteien zur Übermittlung der aufgrund nationaler Rechts- und Verwaltungsvorschriften notwendigen Statistiken und – auf Wunsch einer Vertragspartei – anderer vorliegender statistischer Informationen zur Überprüfung des Luftverkehrsbetriebs.

Artikel 13

Absatz 1 bekräftigt die enge Zusammenarbeit der Vertragsparteien auf dem Gebiet der Flugsicherheit. Diese Zusammenarbeit wird durch den Gemeinsamen Ausschuss und die Europäische Agentur für Flugsicherheit überwacht.

Absatz 2 stellt klar, dass die jeweils einschlägigen Rechtsvorschriften und Verfahren der Vertragsparteien mindestens dem Niveau der in Anhang IV Teil A aufgeführten unionsrechtlichen Vorschriften entsprechen müssen.

Nach Absatz 3 erkennen die Vertragsparteien die von ihnen erteilten Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine als gültig an, soweit sie den im Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 („ICAO-Abkommen“) festgelegten Mindestanforderungen entsprechen.

Die Absätze 4 bis 10 enthalten Verfahrensvorschriften und Abhilfemaßnahmen.

Artikel 14

Dieser Artikel verpflichtet die Vertragsparteien zur Einhaltung der dort genannten internationalen Übereinkünfte im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt und zur Bereitstellung effektiver Schutzmaßnahmen in ihrem Gebiet.

Artikel 15

Dieser Artikel sieht unter Bezugnahme auf die Geltung der in Anhang IV Teil B aufgeführten unionsrechtlichen Vorschriften eine Zusammenarbeit der Vertragsparteien im Bereich des Flugverkehrsmanagements vor und konkretisiert die dafür erforderlichen Voraussetzungen. Der Staat Israel erhält im Ausschuss für den einheitlichen europäischen Luftraum einen Beobachterstatus.

Artikel 16

Dieser Artikel verweist hinsichtlich des Umweltschutzes im Bereich des Luftverkehrs auf die Geltung der in Anhang IV Teil C aufgeführten unionsrechtlichen Vorschriften als Mindeststandards.

Artikel 17

Dieser Artikel verweist hinsichtlich der Haftung von Luftfahrtunternehmen auf die Geltung der in Anhang IV Teil D aufgeführten unionsrechtlichen Vorschriften als Mindeststandards.

Artikel 18

Dieser Artikel verweist hinsichtlich der Verbraucherrechte und des Schutzes personenbezogener Daten auf die in Anhang IV Teil E aufgeführten unionsrechtlichen Vorschriften als Mindeststandards.

Artikel 19

Dieser Artikel verpflichtet die Vertragsparteien, Computerreservierungssysteme in fairer und diskriminierungsfreier Weise zu behandeln.

Artikel 20

Dieser Artikel verweist hinsichtlich sozialer Aspekte im Bereich des Luftverkehrs auf die Geltung der in Anhang IV Teil F aufgeführten unionsrechtlichen Vorschriften als Mindeststandards.

Artikel 21

Dieser Artikel regelt die Auslegung und Durchsetzung der Bestimmungen dieses Abkommens.

Artikel 22

Dieser Artikel erläutert die Zusammensetzung, Zuständigkeit, Funktion und Aufgaben des Gemeinsamen Ausschusses. Dieser setzt sich aus Vertretern der Vertragsparteien zusammen und ist für die Verwaltung sowie die ordnungsgemäße Anwendung des Abkommens zuständig. Dazu spricht er Empfehlungen aus und fasst in den vorgesehenen Fällen Beschlüsse.

Artikel 23

Dieser Artikel regelt die Modalitäten und das Verfahren zur Streitbeilegung zwischen den Vertragsparteien hinsichtlich der Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens.

Artikel 24

Dieser Artikel nennt die Voraussetzungen und bestimmt das Verfahren zum Ergreifen von Schutzmaßnahmen seitens einer Vertragspartei, die dazu dienen sollen, die andere Vertragspartei zur Einhaltung der sich aus dem Abkommen ergebenden Pflichten anzuhalten.

Artikel 25

Die Vertragsparteien verpflichten sich zur Führung eines kontinuierlichen Dialogs, um die Vereinbarkeit des Abkommens mit dem Prozess von Barcelona zu gewährleisten, und streben als letztendliches Ziel einen gemeinsamen Luftverkehrsraum Europa-Mittelmeer an.

Artikel 26

Dieser Artikel bestimmt den Anwendungsvorrang der Bestimmungen des Abkommens vor den einschlägigen Bestimmungen der bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen dem Staat Israel und den Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Über das Abkommen hinausgehende bilateral vereinbarte Verkehrsrechte können in nicht diskriminierender Weise weiterhin ausgeübt werden.

Artikel 27

Dieser Artikel regelt das Verfahren zur Änderung des Abkommens.

Artikel 28 und 29

Diese Artikel enthalten die international üblichen Kündigungs- und Registrierungsbestimmungen.

Artikel 30

Dieser Artikel bestimmt den Zeitpunkt der vorläufigen Anwendbarkeit des Abkommens sowie dessen Inkrafttreten.

