EUROPA-MITTELMEER-LUFTVERKEHRSABKOMMEN

zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und dem Haschemitischen Königreich Jordanien 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,

DIE REPUBLIK UNGARN,

MALTA,

DAS KÖNIGREICH DER NIEDERLANDE,

DIE REPUBLIK ÖSTERREICH,

DIE REPUBLIK POLEN,

DIE PORTUGIESISCHE REPUBLIK,

RUMÄNIEN,

DIE REPUBLIK SLOWENIEN,

DER SLOWAKISCHEN REPUBLIK,

DIE REPUBLIK FINNLAND,

DAS KÖNIGREICH SCHWEDEN,

DAS VEREINIGTE KÖNIGREICH GROSSBRITANNIEN UND NORDIRLAND,

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

DIE EUROPÄISCHE UNION

einerseits und

DAS HASCHEMITISCHE KÖNIGREICH JORDANIEN, im Folgenden „Jordanien“,

andererseits —

VON DEM WUNSCHE GELEITET, ein internationales Luftverkehrssystem auf der Grundlage eines fairen Wettbewerbs am Markt zwischen den Luftfahrtunternehmen mit einem möglichst geringen 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 im Luftverkehrsbereich,

VON DEM WUNSCHE GELEITET, die Vorteile eines liberalisierten Umfeldes allen Bereichen der Luftverkehrsbranche und auch den Beschäftigten der Luftfahrtunternehmen zugute kommen 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,

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,

UNTER VERWEIS auf die gemeinsame Erklärung der Arabischen Zivilluftfahrt-Kommission und der Organisation arabischer Luftfahrtunternehmen (AACO) einerseits und der Generaldirektion Energie und Verkehr andererseits, die am 16. November 2008 in Sharm El Sheikh unterzeichnet wurde,

VON DEM WUNSCHE GELEITET, gleiche Wettbewerbsbedingungen für Luftfahrtunternehmen zu gewährleisten und ihren Luftfahrtunternehmen faire und gleiche Chancen zur Erbringung vereinbarter Luftverkehrsdienste einzuräumen,

IN ANERKENNUNG der Bedeutung einer Zuweisung von Zeitnischen auf der Grundlage fairer und gleicher Chancen für ihre Luftfahrtunternehmen, um eine neutrale und diskriminierungsfreie Behandlung aller Luftfahrtunternehmen zu gewährleisten,

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 einer Verringerung der Treibhausgasemissionen aus dem Luftverkehr und des Schutzes der Umwelt bei der Entwicklung und Durchführung der internationalen Luftfahrtpolitik,

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 beide Vertragsparteien auch Parteien dieses Übereinkommens sind,

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 beider Vertragsparteien zu erzielen,

UNTER VERWEIS darauf, dass dieses Abkommen schrittweise, aber umfassend angewendet werden soll, und dass ein geeigneter Mechanismus eine immer stärkere Harmonisierung der Rechtsvorschriften 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 (Verkehrsrechte) und Anhang I dieses Abkommens;
2. „Abkommen“ das vorliegende Abkommen, seine Anhänge sowie alle diesbezüglichen Änderungen;
3. „Luftverkehr“ öffentlich angebotene entgeltliche Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post mit Luftfahrzeugen, entweder getrennt oder zusammen, einschließlich — um Zweifel auszuschließen — Linien- und Charterluftverkehr sowie Nurfracht-Dienste;
4. „Assoziierungsabkommen“ das Europa-Mittelmeer-Abkommen zur Gründung einer Assoziation zwischen den Europäischen Gemeinschaften und ihren Mitgliedstaaten einerseits und dem Haschemitischen Königreich Jordanien andererseits, unterzeichnet am 24. November 1997 in Brüssel;
5. „Staatszugehörigkeit“ das Kriterium, ob ein Luftfahrtunternehmen Anforderungen hinsichtlich Punkten wie Eigentum, wirksame Kontrolle und Hauptgeschäftssitz erfüllt;
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 Jordanien 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 Jordanien 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 Jordanien als auch den betreffenden Mitgliedstaat oder die betreffenden Mitgliedstaaten der Europäischen Union gelten;

9. „Eignung“ das Kriterium, ob ein Luftfahrtunternehmen zur Durchführung internationaler Luftverkehrsdienste geeignet ist, das heißt über eine ausreichende Finanzfähigkeit und angemessene Managementerfahrung verfügt und zur Einhaltung der Rechtsvorschriften, Bestimmungen und Anforderungen, die für den Betrieb solcher Dienste gelten, disponiert ist;

10. „ECAA-Land“ jedes Land, das Partner des multilateralen Übereinkommens über den gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraum ist (Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft, Republik Albanien, Bosnien und Herzegowina, Republik Kroatien, ehemalige jugoslawischen Republik Mazedonien, Republik Island, Republik Montenegro, Königreich Norwegen, Republik Serbien und Übergangsverwaltung der Vereinten Nationen in Kosovo gemäß der Resolution 1244 des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen);

11. „Euromed-Land“ jedes Mittelmeerland, das an der europäischen Nachbarschaftspolitik beteiligt ist (Marokko, Algerien, Tunesien, Libyen, Ägypten, Libanon, Jordanien, Israel, die palästinensischen Gebiete, Syrien und die Türkei);

12. „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 diese Flugdienste im Gebiet des Empfängerstaates beginnen oder enden;

13. „Internationaler Luftverkehr“ Luftverkehr, der den Luftraum über dem Hoheitsgebiet von mehr als einem Staat durchquert;

14. „Staatsangehöriger“ jede natürliche oder juristische Person mit jordanischer Staatsangehörigkeit für die jordanische Seite, oder mit der Staatsangehörigkeit eines Mitgliedstaates für die europäische Seite, sofern im Fall juristischer Personen für die jordanische Seite die wirksame Kontrolle, sei es direkt oder durch Mehrheitsbeteiligung, stets bei Personen mit jordanischer Staatsangehörigkeit und für die europäische Seite bei Personen mit der Staatsangehörigkeit eines Mitgliedstaates oder eines der in Anhang IV aufgeführten Drittstaaten liegt;

15. „Betriebsgenehmigungen“ im Fall der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten die Betriebsgenehmigungen und sonstigen einschlägigen Dokumente oder Bescheinigungen, die nach der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft [1] sowie etwaigen Nachfolgeinstrumenten erteilt wurden, und im Fall jordanischer Genehmigungen, Bescheinigungen oder Erlaubnisse solche, die nach JCAR Teil 119 erteilt wurden;

16. „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.

17. „Hauptgeschäftssitz“ die Hauptverwaltung oder den eingetragenen Sitz eines Luftfahrtunternehmens im Gebiet der Vertragspartei, wo die wichtigsten Finanzfunktionen und die betriebliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen, einschließlich der Leitungsaufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, ausgeübt werden;

18. „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;

19. „SESAR“ die technische Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums, die eine koordinierte, synchronisierte Forschung, Entwicklung und Indienststellung der neuen Generationen von Systemen für das Flugverkehrsmanagement vorsieht;

[1] ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3.

20. „Subvention“ jeden finanziellen Beitrag, der von Behörden, einer regionalen Einrichtung oder einer anderen öffentlichen Stelle gewährt wird, d. h. wenn

    a) mit den Maßnahmen einer Regierung, einer regionalen Behörde oder einer anderen öffentlichen Stelle eine direkte Übertragung von Mitteln verbunden ist, z. B. Zuschüsse, Darlehen und Kapitalzufuhren, potenzielle direkte Übertragungen von Geldern an das Unternehmen oder die Übernahme von Verbindlichkeiten des Unternehmens wie Darlehensbürgschaften, Kapitalzufuhren, Beteiligungen, Schutz vor Insolvenz oder Versicherung;

    b) eine Regierung, eine regionale Behörde oder andere öffentliche Stelle auf normalerweise zu entrichtende Beträge verzichtet oder diese nicht erhebt;

    c) eine Regierung, eine regionale Behörde oder andere öffentliche Stelle Waren oder Dienstleistungen, die nicht zur allgemeinen Infrastruktur gehören, zur Verfügung stellt oder Waren oder Dienstleistungen des Unternehmens kauft, oder

    d) eine Regierung, eine regionale Behörde oder andere öffentliche Stelle Zahlungen an einen Fördermechanismus leistet oder eine private Einrichtung mit der Wahrnehmung einer oder mehrerer der in a) bis c) genannten Aufgaben, die normalerweise der Regierung obliegen, betraut oder dazu anweist und sich diese Praktiken in keiner Weise von den Praktiken unterscheidet, die normalerweise von Regierungen ausgeübt werden,

    und dadurch ein Vorteil gewährt wird;

21. „Gebiet“ für Jordanien die Landgebiete (Festland und Inseln), Binnengewässer und Hoheitsgewässer unter seiner Souveränität oder Rechtsprechung, und für die Europäische Union die Landgebiete (Festland und Inseln), Binnengewässer und Hoheitsgewässer, auf die der Vertrag über die Europäische Union und der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union Anwendung finden unter den in diesen Verträgen sowie etwaigen Nachfolgeinstrumenten festgelegten Bedingungen. Die Anwendung dieses Abkommens auf den Flughafen 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 fortdauernden Ausschlusses des Flughafens Gibraltar von den Luftverkehrsmaßnahmen der Europäischen Union, wie sie am 18. September 2006 zwischen den Mitgliedstaaten gelten, gemäß der am 18. September 2006 in Cordoba vereinbarten Ministererklärung zum Flughafen von Gibraltar; und

22. „Nutzergebühr“ eine Gebühr, die den Luftfahrtunternehmen für die Bereitstellung von Einrichtungen oder Dienstleistungen an Flughäfen, im Flughafenbereich, im Bereich der Flugnavigation oder der Luftsicherheit, einschließlich damit zusammenhängender Dienste und Einrichtungen, und — soweit zutreffend — für Umweltkosten bezüglich Lärmemissionen 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:

a) das Recht, ihr Gebiet ohne Landung zu überfliegen,

b) das Recht, in ihrem Gebiet zu anderen Zwecken zu landen als zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Gepäck, Fracht und/oder Post im Luftverkehr (Landung zu nichtgewerblichen Zwecken),

c) beim Betrieb eines vereinbarten Dienstes auf einer festgelegten Strecke das Recht, Landungen in ihrem Gebiet zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Fracht und/oder Post im internationalen Flugverkehr, entweder getrennt oder zusammen, durchzuführen, und

d) die in diesem Abkommen anderweitig festgelegten Rechte.

(2) Aus diesem Abkommen können nicht abgeleitet werden:

a) für Luftfahrtunternehmen Jordaniens das Recht, im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates Fluggäste, Gepäck, Fracht oder Post an Bord zu nehmen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein anderer Ort im Hoheitsgebiet desselben Mitgliedstaates ist,

b) für Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union: das Recht, im Gebiet Jordaniens Fluggäste, Gepäck, Fracht und/oder Post an Bord zu nehmen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein anderer Ort im Gebiet Jordaniens ist.

Artikel 3

Genehmigung

(1) 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 Jordaniens:

    — das Luftfahrtunternehmen seine Hauptniederlassung in Jordanien und seine Betriebsgenehmigung in Einklang mit dem Recht des Haschemitischen Königreichs Jordanien erhalten hat;

    — die effektive Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen vom Haschemitischen Königreich Jordanien ausgeübt und aufrecht erhalten wird, und

    — das Luftfahrtunternehmen sich, sei es direkt oder durch Mehrheitsbeteiligung, im Besitz und unter der wirksamen Kontrolle Jordaniens und/oder dessen Staatsangehöriger befindet.

b) im Fall eines Luftfahrtunternehmens der Europäischen Union

    — das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats hat, in dem der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union gilt, und eine Betriebsgenehmigung erhalten hat, und

    — der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberscheins zuständige Mitgliedstaat die effektive Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen ausübt und diese aufrecht erhält und die zuständige Luftfahrtbehörde eindeutig angegeben ist,

— das Luftfahrtunternehmen sich, sei es direkt oder durch Mehrheitsbeteiligung, im Besitz von Mitgliedstaaten und/oder von Angehörigen der Mitgliedstaaten oder eines der in Anhang IV aufgeführten Drittstaaten oder Staatsangehörigen dieser Drittstaaten befindet,

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 (Flugsicherheit) und Artikel 14 (Luftsicherheit) dieses Abkommens eingehalten und angewendet werden.

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 Jordaniens:

— das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz nicht in Jordanien hat oder seine Betriebsgenehmigung nicht in Einklang mit dem Recht Jordaniens erhalten hat;

— die wirksame Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen nicht von Jordanien ausgeübt und aufrecht erhalten wird

oder

— das Luftfahrtunternehmen sich, sei es direkt oder durch Mehrheitsbeteiligung, nicht im Besitz und unter der wirksamen Kontrolle Jordaniens und/oder dessen Staatsangehöriger befindet.

b) im Fall eines Luftfahrtunternehmens der Europäischen Union

— das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz nicht im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats hat, in dem der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union gilt, oder seine Betriebsgenehmigung nicht in Einklang mit dem Recht der Europäischen Union erhalten hat;

— die effektive Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen nicht von dem für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberscheins zuständigen Mitgliedstaat ausgeübt und aufrecht erhalten wird oder die zuständige Luftfahrtbehörde nicht eindeutig angegeben ist, oder

— das Luftfahrtunternehmen sich nicht im Besitz und unter der wirksamen Kontrolle, sei es direkt oder durch Mehrheitsbeteiligung, von Mitgliedstaaten und/oder Angehörigen der Mitgliedstaaten oder eines der in Anhang IV aufgeführten Drittstaaten oder Staatsangehöriger dieser Drittstaaten befindet,

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

d) die Bestimmungen in Artikel 13 (Flugsicherheit) und Artikel 14 (Luftsicherheit) dieses Abkommens nicht eingehalten und angewendet werden.

(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 für Verweigerung, Widerruf, Aussetzung oder Einschränkung von Genehmigungen oder Erlaubnissen von Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien nur nach dem in Artikel 23 (Schutzmaßnahmen) vorgesehenen Verfahren ausgeübt. In jedem Falle muss die Ausübung dieser Rechte zweckmäßig und verhältnismäßig sein und sich bezüglich Umfang und Dauer auf das unbedingt notwendige Maß beschränken. Sie dürfen nur auf das/die betroffene/n Luftfahrtunternehmen gerichtet sein und gilt unbeschadet des Rechts der Vertragsparteien, Maßnahmen nach Artikel 22 (Streitbeilegung und Schiedsverfahren) zu ergreifen.

(3) Keine Vertragspartei darf ihre in diesem Artikel festgelegten Rechte nutzen, um Genehmigungen oder Erlaubnisse eines Luftfahrtunternehmens einer Vertragspartei aus dem Grund zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken, dass das Mehrheitseigentum und die effektive Kontrolle des Luftfahrtunternehmens bei einem anderen Euromed-Land oder dessen Staatsangehörigen liegt, sofern dieses Euromed-Land Vertragspartei eines ähnlichen Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommens ist und Gegenseitigkeit gewährt.

Artikel 4a

Gegenseitige Anerkennung der Regulierungsfeststellungen hinsichtlich Eignung und Staatszugehörigkeit von Luftfahrtunternehmen

(1) 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 handele es sich um Feststellungen ihrer eigenen zuständigen Behörden, und untersuchen diese Angelegenheiten nicht weiter, außer wie im nachstehenden Absatz 2 vorgesehen.

(2) 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 (Genehmigung) 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 zusätzliche einschlägige Informationen ersuchen, und solchen Ersuchen ist so bald wie möglich stattzugeben. Wird die Angelegenheit keiner Lösung zugeführt, kann jede Vertragspartei den Gemeinsamen Ausschuss damit befassen, der nach Artikel 21 (Gemeinsamer Ausschuss) eingesetzt wurde.

(3) Dieser Artikel deckt nicht die Anerkennung von Feststellungen bezüglich folgender Bereiche ab:

— Flugsicherheitsbescheinigungen oder -genehmigungen,

— Luftsicherheitsvorkehrungen oder

— Versicherungsschutz.

Artikel 5

Investitionen

(1) Jordanien kann Vorkehrungen treffen, um die Mehrheitsbeteiligung und/oder wirksame Kontrolle von Luftfahrtunternehmen Jordaniens durch Mitgliedstaaten oder deren Staatsangehörige zu ermöglichen.

(2) Nachdem der Gemeinsame Ausschuss gemäß Artikel 21 Absatz 10 (Gemeinsamer Ausschuss) geprüft hat, ob Gegenseitigkeitsvereinbarungen bestehen, können die Vertragsparteien gestatten, dass die Mehrheitsbeteiligung und/oder wirksame Kontrolle von Luftfahrtunternehmen Jordaniens durch Mitgliedstaaten oder deren Staatsangehörige, und von Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union durch Jordanien oder dessen Staatsangehörige wahrgenommen wird.

(3) Spezifische Investitionsprojekte im Rahmen dieses Artikels unterliegen einem vorherigen Beschluss des durch dieses Abkommen eingesetzten Gemeinsamen Ausschusses. In diesem Beschluss können die Bedingungen festgelegt werden, die für die Erbringung der vereinbarten Dienste im Rahmen dieses Abkommens und für Dienste zwischen Drittstaaten und den Vertragsparteien gelten. Die Bestimmungen von Artikel 21 Absatz 9 (Gemeinsamer Ausschuss) 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 oder betreffend 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

Wettbewerbliches Umfeld

(1) Die Vertragsparteien bekräftigen, dass die Grundsätze von Titel IV Kapitel II des Assoziierungsabkommens auf dieses Abkommen angewendet werden.

(2) Die Vertragsparteien erkennen an, dass es ihr gemeinsames Ziel ist, faire und gleiche Chancen für die Luftfahrtunternehmen beider Seiten zur Erbringung der vereinbarten Luftverkehrsdienste zu gewährleisten. Dazu ist es erforderlich, 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 ihre Dienste auf einer vollständig marktwirtschaftlichen Grundlage erbringen und nicht subventioniert werden.

(3) Wenn eine Vertragspartei es für das Erreichen eines legitimen Ziels als unverzichtbar erachtet, einem im Rahmen dieses Abkommens tätigen Luftfahrtunternehmen staatliche Subventionen zu gewähren, so hat sie dafür zu sorgen, dass diese Subventionen dem Ziel angemessen, transparent und so gestaltet sind, dass ihre nachteiligen Auswirkungen auf die Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei so gering wie möglich bleiben. Hat eine Vertragspartei die Absicht, derartige Subventionen zu gewähren, unterrichtet sie die andere Vertragspartei davon und stellt sicher, dass die betreffende Subvention den in diesem Abkommen festgelegten Kriterien entspricht.

(4) Stellt eine Vertragspartei fest, dass Bedingungen im Gebiet der anderen Vertragspartei bestehen, insbesondere aufgrund einer Subvention, die den in Absatz 3 genannten Kriterien nicht entsprechen und die fairen und gleichen Wettbewerbschancen ihrer Luftfahrtunternehmen beeinträchtigen, kann sie ihre Beobachtungen der anderen Vertragspartei vorlegen. Sie kann ferner gemäß Artikel 21 (Gemeinsamer Ausschuss) eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beantragen. Die Konsultationen müssen innerhalb von 30 Tagen ab dem Eingang eines solchen Antrags aufgenommen werden. Kann eine Streitigkeit nicht durch den Gemeinsamen Ausschuss beigelegt werden, bleibt den Vertragsparteien die Möglichkeit unbenommen, ihre jeweiligen Antisubventionsmaßnahmen anzuwenden.

(5) Die in Absatz 4 genannten Maßnahmen müssen zweckmäßig und verhältnismäßig sein und sich bezüglich Umfang und Dauer auf das unbedingt notwendige Maß beschränken. Sie dürfen nur auf die Luftfahrtunternehmen gerichtet sein, die durch eine Subvention oder die in diesem Artikel genannten Bedingungen begünstigt werden, und präjudizieren nicht das Recht der Vertragsparteien, Maßnahmen nach Artikel 23 (Schutzmaßnahmen) zu ergreifen.

(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 zur Verkaufsförderung sowie zum Verkauf ihrer Dienstleistungen und damit zusammenhängenden Tätigkeiten zu errichten.

(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 folgenden Buchstaben 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 nichtdiskriminierender 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 sich am 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 beteiligen. 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 vom Gebiet der anderen Vertragspartei zu konvertieren und nach seinem Land und auf Antrag, soweit dies nicht mit allgemein anwendbaren Rechtsvorschriften unvereinbar ist, nach dem Land oder den Ländern seiner Wahl zu überweisen. Die Konvertierung und die Überweisung sind ohne diesbezügliche Beschränkungen oder Besteuerung zu dem an dem Tag für Transaktionen und Überweisungen geltenden Wechselkurs, an dem das Luftfahrtunternehmen den Erstantrag auf Überweisung stellt, unverzüglich zu gestatten.

(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 das 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 Drittstaats und

c) Beförderungsunternehmen des Land- oder Seeverkehrs,

sofern i) alle Beteiligten derartiger Vereinbarungen über die zugrundeliegende Genehmigung für die entsprechende Strecke verfügen und ii) 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 vor dem Einsteigen darüber zu unterrichten, welcher Beförderungsanbieter die einzelnen Abschnitte der Beförderung durchführt.

(8) a) Bei Personenbeförderungsdiensten werden Bodenbeförderungsanbieter nicht einzig mit der Begründung den Rechtsvorschriften für den Luftverkehr unterworfen, dass diese Bodenbeförderung von einem Luftfahrtunternehmen unter seinem Namen angeboten wird. Bodenbeförderungsanbieter können nach ihrem Ermessen Kooperationsvereinbarungen schließen. Bei Entscheidungen über eine spezifische Vereinbarung können Bodenbeförderungsanbieter 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 jede Bodenbeförderung von Fracht nach oder von beliebigen Punkten in den Gebieten von Jordanien 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, gleichviel, ob auf dem Boden- oder Luftweg befördert, hat Zugang zur Abfertigung durch die Zollbehörden und zu Zolleinrichtungen am Flughafen. Die Luftfahrtunternehmen können wählen, ob sie die Bodenbeförderung selbst durchführen oder ob sie sie im Rahmen von Vereinbarungen mit anderen Bodenverkehrsträgern durchführen lassen, einschließlich der Bodenbeförderung durch andere Luftfahrtunternehmen und durch indirekte Anbieter von Luftfrachtbeförderungen. 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 irregeführt werden.

Leasing

(9) a) Die Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei dürfen die vereinbarten Flugdienste mit Luftfahrzeugen und Besatzungen erbringen, die von beliebigen Luftfahrtunternehmen, einschließlich solcher aus Drittstaaten, geleast sind, sofern alle daran Beteiligten die Bedingungen erfüllen, die nach den üblicherweise von den 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 durch ein Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien von einem Unternehmen eines nicht in Anhang IV aufgeführten Drittstaates zur Wahrnehmung der in diesem Abkommen vorgesehenen Rechte muss die Ausnahme bleiben oder zur Deckung eines befristeten Bedarfs dienen. Das Leasing mit Besatzung bedarf der vorherigen Genehmigung durch die Genehmigungsbehörde des anmietenden Luftfahrtunternehmens sowie durch die zuständige Behörde der anderen Vertragspartei, die von dem geleasten Luftfahrzeug angeflogen werden soll.

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 des Luftfahrtunternehmens, das den Dienst durchführt.

Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen

(11) Die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in den Gebieten der Vertragsparteien erfolgt auf der Grundlage von Unabhängigkeit, Transparenz und Diskriminierungsfreiheit. Alle Luftfahrtunternehmen werden fair und gleich behandelt. In Einklang mit den Bestimmungen von Artikel 21 Absatz 5 (Gemeinsamer Ausschuss) kann eine Vertragspartei eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beantragen, um etwaige Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung dieses Absatzes zu klären.

Artikel 9

Zölle und Abgaben

(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, Abgaben, Zöllen, Gebühren und sonstigen 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 Luftfahrtunternehmen 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) Ungeachtet anderer entgegenstehender Bestimmungen hindert dieses Abkommen 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.

(4) Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Ausrüstungsgegenstände und Vorräte können auf Verlangen unter der Überwachung oder Kontrolle der zuständigen Behörden gehalten 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 Orten innerhalb ihres Gebiets verkauft werden, auf dem Ein- und Aussteigen zulässig ist.

(7) Die Bestimmungen dieses Abkommens berühren nicht den Bereich der Mehrwertsteuer, ausgenommen Einfuhrumsatzsteuern. Die in den jeweiligen Abkommen zwischen einem Mitgliedstaat und Jordanien 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, gerecht, angemessen, kostenbezogen und nicht ungerechtfertigt diskriminierend sind. In jedem Fall dürfen die Bedingungen für die Festlegung derartiger Gebühren für die Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei nicht ungünstiger sein als die günstigsten Bedingungen, die einem anderen Luftfahrtunternehmen gewährt werden.

(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, gerecht, angemessen, nicht ungerechtfertigt 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 Vertragspartei gewährleistet 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 gewährleistet, dass die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen und die Luftfahrtunternehmen oder ihre Vertretungsorgane die Informationen austauschen, die zu einer genauen Überprüfung der Angemessenheit der Gebühren im Einklang mit den Grundsätzen in den Absätzen 1 und 2 erforderlich sind. Jede Vertragspartei gewährleistet, dass die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen die Nutzer innerhalb einer angemessenen Frist über Vorschläge zur Änderung der Nutzungsgebühren unterrichten, um diesen 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 22 (Streitbeilegung und Schiedsverfahren) 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

Preisgestaltung

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

Statistiken

(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 angefordert werden können.

(2) Die Vertragsparteien arbeiten im Rahmen des Gemeinsamen Ausschusses gemäß Artikel 21 (Gemeinsamer Ausschuss) 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) Die Vertragsparteien sorgen unter Einhaltung der nachstehenden Bedingungen dafür, dass ihre Rechtsvorschriften mindestens dem Standard entsprechen, der sich aus Anhang III Teil A ergibt.

(2) 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.

(3) Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei eingehaltenen Sicherheitsstandards beantragen.

(4) Die zuständigen Behörden einer Vertragspartei können unverzüglich alle angemessenen Maßnahmen ergreifen, wenn sie feststellen, dass ein Luftfahrzeug, ein Erzeugnis oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs möglicherweise

a) die nach dem ICAO-Abkommen, den in Anhang III Teil A aufgeführten Rechtsvorschriften oder den entsprechenden jordanischen Rechtsvorschriften gemäß Absatz 1 — je nachdem, welches zutreffend ist — festgelegten Mindeststandards nicht erfüllt,

b) Anlass zu ernsten Bedenken aufgrund einer Inspektion im Sinne von Absatz 2 gibt, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs die nach dem ICAO-Abkommen, den in Anhang III Teil A aufgeführten Rechtsvorschriften oder den entsprechenden jordanischen Rechtsvorschriften gemäß Absatz 1 — je nachdem, welches zutreffend ist — festgelegten Mindeststandards nicht erfüllt, oder

c) Anlass zu ernsten Bedenken gibt, dass Mindeststandards, die nach dem ICAO-Abkommen, den in Anhang III Teil A aufgeführten Rechtsvorschriften oder den entsprechenden jordanischen Rechtsvorschriften gemäß Absatz 1 — je nachdem, welches zutreffend ist — festgelegt wurden, nicht wirksam aufrechterhalten und verwaltet werden.

(5) Ergreifen die zuständigen Behörden einer Vertragspartei Maßnahmen nach Absatz 4, unterrichten sie unverzüglich die zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei davon und begründen ihre Maßnahmen.

(6) Werden Maßnahmen in Anwendung von Absatz 4 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 sorgen unter Einhaltung der nachstehenden Bedingungen dafür, dass ihre Rechtsvorschriften mindestens dem Standard entsprechen, der sich aus Anhang III Teil B ergibt.

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

(3) 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.

(4) Die Vertragsparteien handeln in ihren beiderseitigen Beziehungen entsprechend den Richtlinien zur Luftsicherheit und, soweit sie von ihnen angewandt werden, den Empfehlungen, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) festgelegt und dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt als Anhänge hinzugefügt wurden, soweit diese Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind. Beide 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 entsprechend diesen Luftsicherheitsstandards handeln.

(5) 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 4 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.

(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, in denen dies nicht in angemessener Weise möglich ist, 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 21 (Gemeinsamer Ausschuss) eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beantragen, um diese 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 Artikel 4 (Verweigerung, Widerruf, Aussetzung oder Einschränkung von Genehmigungen) stellt die Tatsache, dass innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Eingang eines solchen Antrags keine zufrieden stellende Einigung erzielt werden konnte, einen Grund dafür dar, die Betriebsgenehmigung von Luftfahrtunternehmen der anderen 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) Die nach Absatz 10 getroffenen Maßnahmen werden eingestellt, wenn die andere Vertragspartei den Bestimmungen dieses Artikels nachkommt.

Artikel 15

Flugverkehrsmanagement (ATM)

(1) Die Vertragsparteien sorgen unter Einhaltung der nachstehenden Bedingungen dafür, dass ihre Rechtsvorschriften dem Standard entsprechen, der sich aus Anhang III Teil C ergibt.

(2) Die Vertragsparteien verpflichten sich, eine möglichst enge Zusammenarbeit im Bereich des Flugverkehrsmanagements mit dem Ziel anzustreben, den einheitlichen europäischen Luftraum auf Jordanien auszuweiten, um das Niveau der gegenwärtigen Sicherheitsnormen sowie der Gesamteffizienz bei den allgemeinen Verkehrsstandards in Europa anzuheben, Kapazitäten zu optimieren und Verzögerungen zu minimieren. Zu diesem Zweck wird eine angemessene Beteiligung Jordaniens am Ausschuss für den einheitlichen Luftraum gewährleistet. Der Gemeinsame Ausschuss ist für die Beobachtung und Erleichterung der Zusammenarbeit im Bereich des Flugverkehrsmanagements zuständig.

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

a) trifft Jordanien die erforderlichen Maßnahmen, um seine institutionellen Strukturen für das Flugverkehrsmanagement an den einheitlichen europäischen Luftraum anzupassen, insbesondere durch Einrichtung nationaler Aufsichtsbehörden mit klarer Zuständigkeit, die zumindest funktionell unabhängig von Flugsicherungsdienstleistern sind, und

b) assoziiert die Europäische Union Jordanien bei den einschlägigen operationellen Initiativen in den Bereichen Flugnavigationsdienste, Luftraum und Interoperabilität, die sich aus dem einheitlichen europäischen Luftraum ergeben, insbesondere durch frühzeitige Einbeziehung der Bemühungen Jordaniens bei der Schaffung funktioneller Luftraumblöcke oder durch angemessene Koordinierung bei SESAR.

Artikel 16

Umwelt

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

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

(3) Dieses Abkommen schränkt in keiner Weise das Recht der zuständigen Behörden einer Vertragspartei ein, im Rahmen ihrer souveränen Hoheitsbefugnisse alle geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, um die Umweltauswirkungen des durchgeführten Luftverkehrs zu verhindern oder anderweitig gegen sie vorzugehen, soweit diese Maßnahmen gänzlich mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten im Einklang stehen und ohne Ansehen der Nationalität angewandt werden.

(4) Die Vertragsparteien sorgen dafür, dass ihre Rechtsvorschriften dem Standard entsprechen, der sich aus Anhang III Teil D ergibt.

Artikel 17

Verbraucherschutz

Die Vertragsparteien sorgen dafür, dass ihre Rechtsvorschriften für den Luftverkehr dem Standard entsprechen, der sich aus Anhang III Teil E ergibt.

Artikel 18

Computerreservierungssysteme

Die Vertragsparteien sorgen dafür, dass ihre Rechtsvorschriften dem Standard entsprechen, der sich aus Anhang III Teil F ergibt.

Artikel 19

Soziale Aspekte

Die Vertragsparteien sorgen dafür, dass ihre Rechtsvorschriften dem Standard entsprechen, der sich aus Anhang III Teil G ergibt.

TITEL III

INSTITUTIONELLE BESTIMMUNGEN

Artikel 20

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 für die Rechtsvorschriften, die den sich aus Anhang III ergebenden Standard gewährleisten.

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

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

Artikel 21

Gemeinsamer Ausschuss

(1) Es wird ein Ausschuss aus Vertretern der Vertragsparteien (nachstehend „Gemeinsamer Ausschuss“) eingesetzt, der für die Verwaltung dieses Abkommens zuständig ist und seine ordnungsgemäße Anwendung gewährleistet. Dazu gibt er in den im Abkommen vorgesehenen Fällen Empfehlungen ab und trifft Beschlüsse.

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

(3) Der Gemeinsame Ausschuss gibt sich durch Beschluss eine Geschäftsordnung.

(4) Der Gemeinsame Ausschuss tritt bei Notwendigkeit zusammen. Jede Vertragspartei kann die Einberufung einer Ausschusssitzung beantragen.

(5) Eine der Vertragsparteien kann auch eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beantragen, um Fragen im Zusammenhang mit der Auslegung und Anwendung dieses Abkommens zu lösen. 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 23 (Schutzmaßnahmen) 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 Absatz 2 können die Vertragsparteien, wenn der Gemeinsame Ausschuss in einer ihm vorgelegten Frage nicht binnen sechs Monaten nach seiner Befassung zu einem Beschluss gelangt ist, vorübergehend angemessene Schutzmaßnahmen gemäß Artikel 23 (Schutzmaßnahmen) treffen.

(10) Der Gemeinsame Ausschuss prüft Fragen betreffend bilaterale Investitionen im Hinblick auf 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) 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,

b) Beobachtung der sozialen Auswirkungen des Abkommens bei seiner derzeitigen Anwendung, insbesondere im Bereich der Beschäftigung, sowie Entwicklung geeigneter Lösungen bei berechtigten Bedenken,

c) Überlegungen zu potenziellen Bereichen für eine Weiterentwicklung des Abkommens, einschließlich Empfehlungen für Änderungen des Abkommens, und

d) einvernehmliche Einigung über Vorschläge, Konzepte oder Dokumente verfahrenstechnischer Art, die unmittelbar mit dem Funktionieren des Abkommens im Zusammenhang stehen.

(12) Die Vertragsparteien verfolgen gemeinsam das Ziel, größtmöglichen Nutzen für Verbraucher, Luftfahrtunternehmen, Arbeitnehmer und Gemeinschaften durch Ausweitung dieses Abkommens auf Drittstaaten zu erreichen. 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 22

Streitbeilegung und Schiedsverfahren

(1) Beide Vertragsparteien können den im Rahmen des Assoziierungsabkommens eingerichteten Assoziierungsrat ersuchen, Streitfragen im Zusammenhang mit der Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens zu prüfen, die nicht gemäß Artikel 21 (Gemeinsamer Ausschuss) dieses Abkommens gelöst wurden.

(2) Der im Rahmen des Assoziierungsabkommens eingerichtete Assoziierungsrat 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 durch den Gemeinsamen Ausschuss oder 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 Schiedsgremium einen Schiedsrichter; der dritte Schiedsrichter sollte innerhalb weiterer sechzig (60) Tage von den beiden anderen Schiedsrichtern 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 sein und führt den Vorsitz über das Schiedsgremium.

c) Das Schiedsgremium gibt sich eine Verfahrensordnung und

d) vorbehaltlich der abschließenden Entscheidung des Schiedsgremiums werden die anfänglichen Kosten des Schiedsverfahrens zu gleichen Teilen von den Vertragsparteien getragen.

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

(6) Vorläufige Entscheidungen und endgültige Entscheidungen des Schiedsgremiums sind für die Vertragsparteien verbindlich.

(7) Kommt eine Vertragspartei einer gemäß den Bestimmungen dieses Artikels ergangenen Entscheidung des Schiedsgremiums 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 23

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 erreicht werden.

(2) Ist die 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 Artikel 3 Buchstabe d (Genehmigung), Artikel 4 Buchstabe d (Verweigerung, Widerruf, Aussetzung oder Einschränkung von Genehmigungen), Artikel 13 (Flugsicherheit) und Artikel 14 (Luftsicherheit) 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 den Verstoß verursachende Vertragspartei die Bestimmungen dieses Abkommens erfüllt.

Artikel 24

Geographische 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 letztendliches Ziel einen gemeinsamen Luftverkehrsraum Europa-Mittelmeer an. Daher wird die Möglichkeit, in gegenseitigem Einvernehmen Änderungen zu beschließen, um ähnliche Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommen zu berücksichtigen, im Gemeinsamen Ausschuss gemäß Artikel 21 Absatz 11 (Gemeinsamer Ausschuss) geprüft.

Artikel 25

Beziehung zu anderen Übereinkünften

(1) Die Bestimmungen dieses Abkommens ersetzen die einschlägigen Bestimmungen der geltenden bilateralen Abkommen zwischen Jordanien und den Mitgliedstaaten. Bestehende Verkehrsrechte, die aus diesen bilateralen Abkommen abgeleitet werden und nicht unter dieses Abkommen fallen, können jedoch weiterhin ausgeübt werden, sofern keine Diskriminierung zwischen Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union aufgrund der Nationalität stattfindet.

(2) Ungeachtet Absatz 1 des vorliegenden Artikels und Artikel 27 (Kündigung) können die Vertragsparteien im Falle einer Kündigung des Abkommens oder der Beendigung seiner vorläufigen Anwendung vor dem Wirksamwerden dieser Kündigung eine Regelung für die Luftverkehrsdienste zwischen den Gebieten der Vertragsparteien vereinbaren.

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

(4) 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.

Artikel 26

Änderungen

(1) Wünscht eine Vertragspartei eine Änderung dieses Abkommens, setzt sie den Gemeinsamen Ausschuss davon in Kenntnis. Die Änderung des Abkommens tritt nach Abschluss der jeweiligen internen Verfahren der Vertragsparteien 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 Übereinkommen bleibt es jeder Vertragspartei unbenommen, vorbehaltlich der Einhaltung des Grundsatzes der Nichtdiskriminierung im Luftfahrtbereich oder einem damit zusammenhängenden, in Anhang III aufgeführten Bereich einseitig neue Rechtsvorschriften zu erlassen oder ihre geltenden Rechtsvorschriften zu ändern.

(4) Werden neue Rechtsvorschriften im Luftfahrtbereich oder einem damit zusammenhängenden, in Anhang III aufgeführten Bereich von einer Vertragspartei in Erwägung gezogen, unterrichtet und konsultiert sie die andere Vertragspartei so umfassend wie möglich. Auf Antrag einer der Vertragsparteien kann ein vorläufiger Meinungsaustausch im Gemeinsamen Ausschuss erfolgen.

(5) Erlässt eine Vertragspartei neue Rechtsvorschriften oder Änderungen ihrer Rechtsvorschriften im Luftfahrtbereich oder einem damit zusammenhängenden, in Anhang III aufgeführten Bereich, durch die das ordnungsgemäße Funktionieren dieses Abkommens beeinträchtigt werden könnte, setzt sie die andere Vertragspartei davon spätestens innerhalb von dreißig Tagen nach Annahme der Rechtsvorschriften in Kenntnis. Auf Antrag einer der Vertragsparteien führt der Gemeinsame Ausschuss danach innerhalb von sechzig Tagen einen Meinungsaustausch über die Auswirkungen dieser neuen oder geänderten Rechtsvorschriften auf das ordnungsgemäße Funktionieren dieses Abkommens durch.

(6) Nach dem Meinungsaustausch gemäß Absatz 5

a) trifft der Gemeinsame Ausschuss einen Beschluss zur Änderung von Anhang III, um darin gegebenenfalls auf der Grundlage der Gegenseitigkeit die betreffenden neuen oder geänderten Rechtsvorschriften aufzunehmen,

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

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

Artikel 27

Kündigung

(1) Dieses Abkommen wird auf unbegrenzte Zeit geschlossen.

(2) Jede Vertragspartei kann der anderen auf diplomatischem Wege jederzeit schriftlich notifizieren, dass sie dieses Abkommen kündigen will. Diese Kündigung ist gleichzeitig der ICAO mitzuteilen. Das Abkommen endet um Mitternacht GMT am Ende der IATA-Flugplanperiode, die ein Jahr nach dem Datum der schriftlichen Kündigung in Kraft ist, es sei denn,

a) die Kündigung wird vor dem Ende dieses Zeitraums in beiderseitigem Einverständnis der Vertragsparteien zurückgenommen, oder

b) die andere Vertragspartei als die, die die Kündigung notifiziert hat, verlangt mehr Zeit, jedoch höchstens 18 Monate, um eine zufriedenstellende Aushandlung der Nachfolgeregelung für die Luftverkehrsdienste zwischen den jeweiligen Gebieten sicher zu stellen.

Artikel 28

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

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

Artikel 29

Inkrafttreten

(1) Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Datum der zuletzt eingegangenen Note im Rahmen eines diplomatischen Notenaustausches zwischen den Vertragsparteien in Kraft, in der bestätigt wird, dass alle erforderlichen Verfahren für das Inkrafttreten dieses Abkommens abgeschlossen sind. Zum Zweck dieses Notenaustauschs übermittelt das Haschemitische Königreich Jordanien 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 dem Haschemitischen Königreich Jordanien 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.

(2) Ungeachtet Absatz 1 vereinbaren die Vertragsparteien, dieses Abkommen ab dem ersten Tag des Monats vorläufig anzuwenden, der auf den früheren der beiden nachstehend genannten Zeitpunkte folgt: i) das Datum der letzten Note, mit der die Vertragsparteien einander den Abschluss der für die vorläufige Anwendung dieses Abkommens erforderlichen Verfahren notifiziert haben, oder ii) 12 Monate nach Unterzeichnung dieses Abkommens unter Beachtung der jeweils anwendbaren internen Verfahren und/oder nationalen Rechtsvorschriften der Vertragsparteien.

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

Geschehen zu Brüssel am fünfzehnten Dezember zweitausendzehn 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 arabischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Voor het Koninkrijk België
Pour le Royaume de Belgique
Für das Königreich Belgien



Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.
Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

За Република България



Za Českou republiku



På Kongeriget Danmarks vegne



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



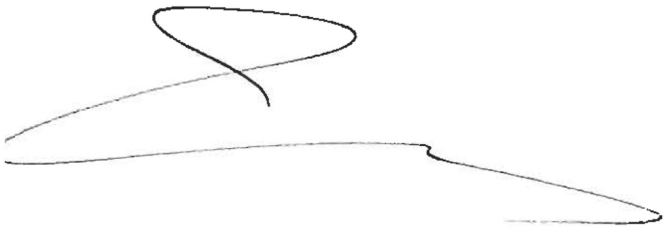
Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



Pour la République française



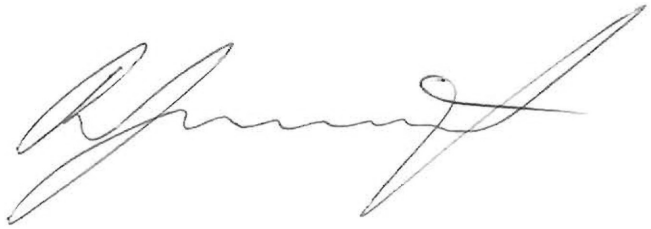
Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā –



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



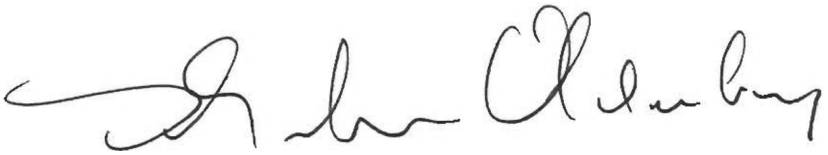
A Magyar Köztársaság részéről



Għal Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta
För Republiken Finland



För Konungariket Sverige



For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

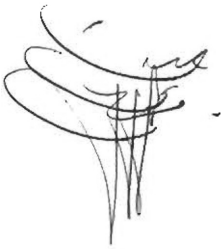


За Европейския съюз
Por la Unión Europea
Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
For the European Union
Pour l'Union européenne
Per l'Unione europea
Eiropas Savienības vārdā –
Europos Sąjungos vardu
Az Európai Unió részéről
Għall-Unjoni Ewropea
Voor de Europese Unie
W imieniu Unii Europejskiej
Pela União Europeia
Pentru Uniunea Europeană
Za Európsku úniu
Za Evropsko unijo
Euroopan unionin puolesta
För Europeiska unionen





عن المملكة الأردنية الهاشمية



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 Zwischenlandepunkte in Euromed-Ländern, in ECAA-Ländern oder den in Anhang IV aufgeführten Ländern — ein oder mehrere Punkte in Jordanien.

   b) Für Luftfahrtunternehmen Jordaniens: Punkte in Jordanien– ein oder mehrere Zwischenlandepunkte in Euromed-Ländern, in ECAA-Ländern oder den in Anhang IV aufgeführten Ländern — ein oder mehrere Punkte in der Europäischen Union.

3. Die gemäß Absatz 2 durchgeführten Dienste müssen ihren Ursprungs- oder Bestimmungsort, was Luftfahrtunternehmen Jordaniens angeht, im Gebiet Jordaniens 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) Zwischenlandepunkte gemäß Absatz 2 dieses Anhangs 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 seiner Luftfahrzeuge auf ein anderes seiner Luftfahrzeuge verlagern,

   f) Zwischenlandungen an beliebigen Punkten innerhalb oder außerhalb des Gebietes beider Vertragsparteien durchführen,

   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 den Typ bzw. die Typen der von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge, außer aus zollrechtlichen, technischen, betrieblichen, ökologischen oder gesundheitlichen Gründen.

6. Die Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei dürfen ausdrücklich, aber nicht ausschließlich 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.

ANHANG II

ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN

1. Die Umsetzung und Anwendung aller Bestimmungen dieses Abkommens, insbesondere der in Anhang III genannten Vorschriften, ausgenommen dessen Teil B, werden im Rahmen einer Bewertung in der Zuständigkeit der Europäischen Union überprüft und durch einen Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses genehmigt. Eine solche Bewertung findet frühestens i) zu dem Zeitpunkt statt, zu dem Jordanien dem Gemeinsamen Ausschuss den Abschluss des Harmonisierungsprozesses auf der Grundlage von Anhang III dieses Abkommens mitteilt, oder ii) ein Jahr nach Inkrafttreten dieses Abkommens.

2. Ungeachtet der Bestimmungen von Anhang I schließen die vereinbarten Dienste und festgelegten Strecken dieses Abkommens bis zum Zeitpunkt der Verabschiedung des in Absatz 1 dieses Anhangs genannten Beschlusses für die Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien nicht das Recht ein, Rechte der fünften Freiheit auszuüben, einschließlich für Luftfahrtunternehmen Jordaniens zwischen Punkten innerhalb des Gebiets der Europäischen Union. Alle Verkehrsrechte, die jedoch durch ein bilaterales Abkommen zwischen Jordanien und den Mitgliedstaaten der Europäischen Union gewährt wurden, können weiterhin wahrgenommen werden, sofern keine Diskriminierung zwischen Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union aufgrund der Nationalität stattfindet.

3. Ungeachtet Absatz 1 dieses Anhangs werden die Umsetzung und Anwendung der in Anhang III Teil B genannten Vorschriften zur Luftsicherheit im Rahmen einer Bewertung in der Zuständigkeit der Europäischen Union überprüft und durch Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses genehmigt. Die vertraulichen Teile der in Anhang III Teil B genannten Vorschriften zur Luftsicherheit werden Jordanien erst nach Annahme eines solchen Beschlusses zugänglich gemacht.

4. Alle Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien können am Queen Alia International Airport das in Artikel 8 Nummer 3 Buchstabe a Ziffer i vorgesehene Recht („Selbstabfertigung") spätestens ab dem 1. Januar 2016 in Anspruch nehmen. Bis dahin stehen alle Bodenabfertigungsdienste an diesem Flughafen allen Luftfahrtunternehmen auf gleicher Grundlage und in nichtdiskriminierender Weise zur Verfügung; die Preise für diese Dienstleistungen dürfen nicht über die Vollkosten einschließlich einer angemessenen Kapitalrendite nach Abschreibung hinausgehen.

ANHANG III

LISTE DER ANWENDBAREN VORSCHRIFTEN FÜR DIE ZIVILLUFTFAHRT

A. FLUGSICHERHEIT

Nr. 3922/91

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

geändert durch:

— Verordnung (EG) Nr. 2176/96 der Kommission vom 13. November 1996 zur Anpassung der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt

— Verordnung (EG) Nr. 1069/1999 der Kommission vom 25 Mai 1999 zur Anpassung der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt

— Verordnung (EG) Nr. 2871/2000 der Kommission vom 28. Dezember 2000 zur Anpassung der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsvorschriften in der Zivilluftfahrt an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt

— Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit.

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 10, 12 bis 13, mit Ausnahme von Artikel 4 Absatz 1 und Artikel 8 Absatz 2 Satz 2, Anhänge I, II und III. Bezüglich der Anwendung von Artikel 12 ist „Mitgliedstaaten“ durch den Ausdruck „Mitgliedstaaten der Europäischen Union“ zu ersetzen.

— Verordnung (EG) Nr. 1899/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt

— Verordnung (EG) Nr. 1900/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt

— Verordnung (EG) Nr. 8/2008 der Kommission vom 11 Dezember 2007 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates in Bezug auf gemeinsame technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren für den gewerblichen Luftverkehr mit Flächenflugzeugen

— Verordnung (EG) Nr. 859/2008 der Kommission vom 20. August 2008 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates in Bezug auf gemeinsame technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren für den gewerblichen Luftverkehr mit Flächenflugzeugen

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 10, 12 bis 13, mit Ausnahme von Artikel 4 Absatz 1 und Artikel 8 Absatz 2 Satz 2, Anhänge I, II und III. Bezüglich der Anwendung von Artikel 12 ist „Mitgliedstaaten“ durch den Ausdruck „Mitgliedstaaten der Europäischen Union“ zu ersetzen.

Nr. 216/2008

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

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

Nr. 94/56

Richtlinie 94/56/EG des Rates vom 21. November 1994 über Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 12

Nr. 2003/42

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 11, Anhänge I und II

Nr. 1702/2003

Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 der Kommission vom 24. September 2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben, geändert durch:

— Verordnung (EG) Nr. 381/2005 der Kommission vom 7. März 2005 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben

— Verordnung (EG) Nr. 706/2006 der Kommission vom 8 Mai 2006 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 in Bezug auf den Zeitraum, in dem die Mitgliedstaaten Genehmigungen für einen begrenzten Zeitraum ausstellen können

— Verordnung (EG) Nr. 335/2007 der Kommission vom 28. März 2007 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 hinsichtlich der Durchführungsvorschriften für die Erteilung von Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen

— Verordnung (EG) Nr. 375/2007 der Kommission vom 30. März 2007 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben

— Verordnung (EG) Nr. 287/2008 der Kommission vom 28. März 2008 zur Verlängerung der in Artikel 2c Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 vorgesehenen Gültigkeitsdauer

— Verordnung (EG) Nr. 1057/2008 der Kommission vom 27. Oktober 2008 zur Änderung von Anlage II des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 betreffend die Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (EASA-Formular 15a)

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 4 und Anhang. Die in dieser Verordnung genannten Übergangsfristen werden vom Gemeinsamen Ausschuss festgelegt.

Nr. 2042/2003

Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 der Kommission vom 20. November 2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen,

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

geändert durch:

— Verordnung (EG) Nr. 707/2006 der Kommission vom 8. Mai 2006 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 in Bezug auf befristete Zulassungen und die Anhänge I und III

— Verordnung (EG) Nr. 376/2007 der Kommission vom 30 März 2007 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen

— Verordnung (EG) Nr. 1056/2008 der Kommission vom 27 Oktober 2008 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen

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

B. LUFTSICHERHEIT

Nr. 300/2008

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 18, Artikel 21, Artikel 24 Absätze 2 und 3 und Anhang

Nr. 820/2008

Verordnung (EG) Nr. 820/2008 der Kommission vom 8. August 2008 zur Festlegung von Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen grundlegenden Normen für die Luftsicherheit

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 6, Anhang, Anlage 1

Nr. 1217/2003

Verordnung (EG) Nr. 1217/2003 der Kommission vom 4. Juli 2003 zur Festlegung gemeinsamer Spezifikationen für nationale Qualitätskontrollprogramme für die Sicherheit der Zivilluftfahrt

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 11, Anhänge I und II

Nr. 1486/2003

Verordnung (EG) Nr. 1486/2003 der Kommission vom 22. August 2003 Festlegung von Verfahren für die Durchführung von Luftsicherheitsinspektionen der Kommission im Bereich der Zivilluftfahrt

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 16

Nr. 1138/2004

Verordnung (EG) Nr. 1138/2004 der Kommission vom 21. Juni 2004 zur Festlegung einer gemeinsamen Definition der sensiblen Teile der Sicherheitsbereiche auf Flughäfen

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 8

C. FLUGVERKEHRSMANAGEMENT (ATM)

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“)

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 4, 6, und 9 bis 14.

Nr. 550/2004

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 19

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“)

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 11

Nr. 552/2004

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 12

Nr. 2096/2005

Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 der Kommission vom 20. Dezember 2005 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten, geändert durch:

— Verordnung (EG) Nr. 1315/2007 der Kommission vom 8. November 2007 über die Sicherheitsaufsicht im Bereich des Flugverkehrsmanagements und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 der Kommission

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

— 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

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

Nr. 2150/2005

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 9 und Anhang

Nr. 1794/2006

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 17, Artikel 18 bis 19, Anhänge I bis VI

D. UMWELT

Nr. 2006/93

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 6, Anhänge I und II

Nr. 2002/30

Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft,

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 15, Anhänge I und II

Nr. 2002/49

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 16, Anhänge I bis IV

E. VERBRAUCHERSCHUTZ

Nr. 90/314

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 10

Nr. 93/13

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 10 und Anhang

Nr. 95/46

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 34

Nr. 2027/97

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

geändert durch:

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 8

Nr. 261/2004

Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 17

Nr. 1107/2006

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 17, Anhänge I und II

F. COMPUTERGESTEUERTE BUCHUNGSSYSTEME

Nr. 80/2009

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

G. SOZIALE ASPEKTE

Nr. 1989/391

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 16 und 18-19

Nr. 2003/88

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 19, 21 bis 24 und 26 bis 29

Nr. 2000/79

Richtlinie 2000/79/EG des Rates 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

ANHANG IV

LISTE DER ANDEREN STAATEN NACH ARTIKEL 3 UND 4 SOWIE ANHANG I DIESES ABKOMMENS

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).