EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 8.4.2021
COM(2021) 157 final

ANNEX

ANHANG

des

Vorschlags für einen Beschluss des Rates

über die Unterzeichnung – im Namen der Union – und die vorläufige Anwendung des Luftverkehrsabkommens zwischen dem Staat Katar einerseits und der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten andererseits

LUFTVERKEHRSABKOMMEN
ZWISCHEN DEM STAAT KATAR
EINERSEITS
UND DER EUROPÄISCHEN UNION UND IHREN MITGLIEDSTAATEN
ANDERERSEITS

INHALTSVERZEICHNIS

ARTIKEL 1: Begriffsbestimmungen

TITEL I: WIRTSCHAFTLICHE BESTIMMUNGEN

ARTIKEL 2: Gewährung von Rechten
ARTIKEL 3: Betriebsgenehmigung
ARTIKEL 4: Verweigerung, Widerruf, Aussetzung oder Einschränkung von Genehmigungen
ARTIKEL 5: Liberalisierung der Eigentums- und Kontrollbestimmungen
ARTIKEL 6: Einhaltung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften
ARTIKEL 7: Lauterer Wettbewerb
ARTIKEL 8: Geschäftsmöglichkeiten
ARTIKEL 9: Zölle
ARTIKEL 10: Nutzergebühren
ARTIKEL 11: Preise und Frachtraten
ARTIKEL 12: Statistiken

TITEL II: REGULIERUNGSZUSAMMENARBEIT

ARTIKEL 13: Flugsicherheit
ARTIKEL 14: Luftsicherheit
ARTIKEL 15: Flugverkehrsmanagement
ARTIKEL 16: Umweltschutz
ARTIKEL 17: Haftung von Luftfahrtunternehmen
ARTIKEL 18: Verbraucherschutz
ARTIKEL 19: Computerreservierungssysteme
ARTIKEL 20: Soziale Aspekte

TITEL III: INSTITUTIONELLE BESTIMMUNGEN

ARTIKEL 21: Auslegung und Durchführung
ARTIKEL 22: Gemeinsamer Ausschuss
ARTIKEL 23: Streitbeilegung und Schiedsverfahren
ARTIKEL 24: Verhältnis zu anderen Übereinkünften
ARTIKEL 25: Änderungen
ARTIKEL 26: Beitritt neuer Mitgliedstaaten der Europäischen Union
ARTIKEL 27: Kündigung
ARTIKEL 28: Registrierung des Abkommens
ARTIKEL 29: Inkrafttreten, vorläufige Anwendung und Verwahrer

ANHANG 1: Übergangsbestimmungen
ANHANG 2: Geografische Geltung der Verkehrsrechte der fünften Freiheit für Nurfracht-Dienste

DER STAAT KATAR (im Folgenden „Katar“),

einerseits,

und

DAS KÖNIGREICH BELGIEN,

DIE REPUBLIK BULGARIEN,

DIE TSCHECHISCHE REPUBLIK,

DAS KÖNIGREICH DÄNEMARK,

DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND,

DIE REPUBLIK ESTLAND,

IRLAND,

DIE HELLENISCHE REPUBLIK,

DAS KÖNIGREICH SPANIEN,

DIE FRANZÖSISCHE REPUBLIK,

DIE REPUBLIK KROATIEN,

DIE ITALIENISCHE REPUBLIK,

DIE REPUBLIK ZYPERN,

DIE REPUBLIK LETTLAND,

DIE REPUBLIK LITAUEN,

DAS GROßHERZOGTUM LUXEMBURG,

UNGARN,

MALTA,

DAS KÖNIGREICH DER NIEDERLANDE,

DIE REPUBLIK ÖSTERREICH,

DIE REPUBLIK POLEN,

DIE PORTUGIESISCHE REPUBLIK,

RUMÄNIEN,

DIE REPUBLIK SLOWENIEN,

DIE SLOWAKISCHE REPUBLIK,

DIE REPUBLIK FINNLAND,

DAS KÖNIGREICH SCHWEDEN,

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

und die EUROPÄISCHE UNION,

andererseits,

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

IN DEM WUNSCH, ihre Interessen im Hinblick auf den Luftverkehr als Beitrag zur Knüpfung engerer politischer und wirtschaftlicher Beziehungen zwischen den Parteien zu fördern,

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

IN DEM WUNSCH, die Luftverkehrsdienste zu verbessern und ein internationales Luftverkehrssystem ohne Diskriminierung auf der Grundlage fairer und gleicher Wettbewerbsmöglichkeiten für die Luftfahrtunternehmen zu fördern,

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

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

ENTSCHLOSSEN, die potenziellen Vorteile der Regulierungszusammenarbeit zu maximieren,

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

VON DEM WUNSCHE GELEITET, einen lauteren Wettbewerb zu fördern, und in Anerkennung der Tatsache, dass gewisse Subventionen den Wettbewerb beeinträchtigen und die grundlegenden Ziele dieses Abkommens infrage stellen können und dass ohne gleiche Bedingungen für die Luftfahrtunternehmen die potenziellen Vorteile möglicherweise nicht verwirklicht werden können,

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

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

UNTER BEKRÄFTIGUNG des dringlichen Handlungsbedarfs zur Bekämpfung des Klimawandels und der Notwendigkeit der Fortsetzung der Zusammenarbeit zur Verringerung der Treibhausgasemissionen in der Luftfahrt im Einklang mit ihren internationalen Verpflichtungen in diesem Bereich, darunter den Instrumenten der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO),

UNTER BEKRÄFTIGUNG der Bedeutung des Schutzes der Verbraucherinteressen und der Zusammenarbeit zur Erzielung eines hohen Verbraucherschutzniveaus,

UNTER BESTÄTIGUNG, dass durch bessere Geschäftsmöglichkeiten die arbeitsrechtlichen Normen und beschäftigungsbezogenen Grundsätze der Parteien nicht gefährdet werden sollen, und unter Anerkennung der Bedeutung einer Berücksichtigung der Auswirkungen dieses Abkommens auf Arbeitskräfte, Beschäftigung und Arbeitsbedingungen sowie des Nutzens, der sich aus den erheblichen wirtschaftlichen Vorteilen offener, wettbewerblicher Märkte in Verbindung mit hohen Arbeitsstandards ergibt,

UNTER HINWEIS AUF den Wunsch, Wege für einen besseren Zugang zu Kapital für die Luftverkehrsbranche im Hinblick auf die künftige Entwicklung des Luftverkehrs zu finden,

IN DEM WUNSCH, in Ergänzung des ICAO-Abkommens ein Luftverkehrsabkommen zu schließen —

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

ARTIKEL 1

Begriffsbestimmungen

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

1. „Abkommen“ das vorliegende Abkommen, seine Anhänge sowie alle diesbezüglichen Änderungen;

2. „Luftverkehr“ die öffentlich angebotene entgeltliche Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post mit Luftfahrzeugen, entweder getrennt oder zusammen, als Linien- oder Charterdienste;

3. „Feststellung der Staatszugehörigkeit“ eine Feststellung, wonach ein Luftfahrtunternehmen, das die Durchführung von Luftverkehrsdiensten im Rahmen dieses Abkommens beantragt, die Anforderungen des Artikels 3 hinsichtlich Eigentum, effektiver Kontrolle und Hauptgeschäftssitz erfüllt;

4. „zuständige Behörden“ die Regierungsbehörden oder -stellen, die für die Verwaltungsfunktionen im Rahmen dieses Abkommens zuständig sind;

5. „Computerreservierungssystem“ oder „CRS“ ein computergestütztes System, das Informationen u. a. über Flug- und Fahrpläne, Kapazitätsangebot und Tarife von mehr als einem Luftfahrtunternehmen enthält, mit oder ohne Möglichkeit der Vornahme von Reservierungen oder der Ausstellung von Beförderungsdokumenten, soweit diese Dienste teilweise oder vollständig den abonnierten Nutzern zur Verfügung gestellt werden. Für die Zwecke dieses Abkommens umfasst der Begriff „CRS“ auch globale Vertriebssysteme (*Global Distribution Systems*, GDS), soweit diese Luftverkehrsprodukte enthalten;

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

   a) aller diesbezüglichen Änderungen, die gemäß Artikel 94 Buchstabe a des ICAO-Abkommens in Kraft getreten sind und sowohl von Katar als auch dem jeweils betroffenen Mitgliedstaat oder den jeweils betroffenen Mitgliedstaaten ratifiziert wurden, und

   b) aller Anhänge oder diesbezüglichen Änderungen, die gemäß Artikel 90 des ICAO-Abkommens angenommen wurden, soweit diese zu einem bestimmten Zeitpunkt sowohl für Katar als auch für den/die jeweils betroffenen EU-Mitgliedstaat(en) gelten;

7. „Diskriminierung“ jede durch keine objektiven Gründe gerechtfertigte Differenzierung;

8. „Preise“ die für die Beförderung von Fluggästen im Flugverkehr (einschließlich aller anderen damit zusammenhängenden Beförderungsformen) an Luftfahrtunternehmen oder deren Bevollmächtigte oder an andere Flugscheinverkäufer zu zahlenden Preise, sowie die Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich der Entgelte und Bedingungen,

die Agenturen und anderen Hilfsdiensten geboten werden;

9. „Feststellung der Eignung“ eine Feststellung, wonach ein Luftfahrtunternehmen, das die Durchführung von Luftverkehrsdiensten im Rahmen dieses Abkommens beantragt, über eine hierfür ausreichende finanzielle Leistungsfähigkeit und angemessene Managementerfahrung verfügt und zur Einhaltung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften und Anforderungen, die für den Betrieb solcher Dienste gelten, bereit ist;

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

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

12. „Parteien“ Katar einerseits und die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten andererseits;

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

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

15. „Selbstabfertigung“ den Umstand, dass sich ein Flughafennutzer unmittelbar selbst einen oder mehrere Abfertigungsdienste erbringt, ohne hierfür mit einem Dritten einen wie auch immer gearteten Vertrag über die Erbringung solcher Dienste zu schließen; im Sinne dieser Definition nicht als Dritte in ihrem Verhältnis zueinander gelten Flughafennutzer,
   a) bei denen einer an dem anderen eine Mehrheitsbeteiligung hält oder
   b) bei denen ein und dieselbe Körperschaft an jedem von ihnen eine Mehrheitsbeteiligung hält;

16. „beträchtliche Störung im Wirtschaftsleben Katars oder eines EU-Mitgliedstaats“ eine außergewöhnliche, (kurz- oder langfristig) vorübergehende und bedeutende Krise, die die gesamte Volkswirtschaft Katars oder eines EU-Mitgliedstaats und nicht nur eine bestimmte Region oder einen bestimmten Wirtschaftszweig beeinträchtigt;

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

18. „Subvention“ jeden finanziellen Beitrag, der von der Regierung oder einer anderen öffentlichen Stelle auf beliebiger Ebene gewährt wird, darunter:

   i. die direkte Übertragung von Mitteln und die Möglichkeit der direkten Übertragung von Mitteln oder Verbindlichkeiten,
   ii. der Verzicht auf oder die Nichterhebung von ansonsten fällige(n) Steuern,

iii. die Bereitstellung von Waren oder Dienstleistungen, die nicht der allgemeinen Infrastruktur zuzuordnen sind, oder der Erwerb von Waren oder Dienstleistungen oder

iv. die Leistung von Zahlungen an einen Fördermechanismus, die Betrauung oder Anweisung einer privaten Stelle mit der bzw. zur Wahrnehmung einer oder mehrerer der unter den Ziffern i, ii und iii genannten Aufgaben, die normalerweise dem Staat oder sonstigen öffentlichen Stellen obliegen, wobei in der Praxis kein Unterschied zu den normalerweise von staatlichen Stellen ausgeübten Praktiken besteht,

die rechtlich oder tatsächlich auf bestimmte Luftfahrtunternehmen beschränkt sind und einen Vorteil für ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen bedeuten. Ein von einer staatlichen oder sonstigen öffentlichen Stelle geleisteter Finanzbeitrag gilt nicht als Gewährung eines Vorteils, wenn ein privater Marktteilnehmer aufgrund geschäftlicher Überlegungen denselben Finanzbeitrag geleistet hätte;

19. Für den Staat Katar hat „Hoheitsgebiet“ die in Artikel 2 des ICAO-Abkommens festgelegte Bedeutung. Für die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten bezeichnet „Hoheitsgebiet“ das Landgebiet, die Binnengewässer und die Hoheitsgewässer der Mitgliedstaaten, auf die der Vertrag über die Europäische Union und der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu den in diesen Verträgen festgelegten Bedingungen Anwendung finden, sowie den Luftraum über diesen Gebieten;

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

TITEL I
WIRTSCHAFTLICHE BESTIMMUNGEN

ARTIKEL 2

Gewährung von Rechten

Streckenführung

(1) Jede Partei erlaubt den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei den Betrieb auf den nachfolgend genannten Strecken:

a) für Luftfahrtunternehmen Katars:

alle Punkte in Katar – alle Zwischenlandepunkte – alle Punkte in der Europäischen Union – alle Punkte darüber hinaus,

b) für Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union:

alle Punkte in der Europäischen Union – alle Zwischenlandepunkte – alle Punkte in Katar –alle Punkte darüber hinaus.

Für die Zwecke der Anwendung der obigen Streckenführung bedeutet

„alle Punkte“ einen oder mehrere Punkte,

„alle Punkte in der Europäischen Union“ einen oder mehrere Punkte in demselben EU-Mitgliedstaat oder in verschiedenen EU-Mitgliedstaaten, getrennt oder zusammen, in jeder beliebigen Reihenfolge.

Verkehrsrechte

(2) Jede Partei gewährt der anderen Partei für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs durch die Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Partei diskriminierungsfrei die folgenden Rechte:

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

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

c) das Recht, Linien- und Charterdienste im internationalen Luftverkehr zur Fluggast-, zur kombinierten Fluggast- und Fracht- und zur Nurfracht-Beförderung zu erbringen:

i) für Luftfahrtunternehmen Katars das Recht, internationale Luftverkehrsdienste zwischen allen Punkten in Katar und allen Punkten in der Europäischen Union zu erbringen mit

A) Verkehrsrechten der dritten und vierten Freiheit ohne Strecken-, Kapazitäts- und Frequenzbeschränkung und

B) Verkehrsrechten der fünften Freiheit für Nurfracht-Dienste zwischen der

Europäischen Union und darüber hinaus gelegenen Punkten gemäß Anhang 2 Abschnitt 1, wobei die Ausübung der Verkehrsrechte der fünften Freiheit sieben (7) wöchentliche Frequenzen pro EU-Mitgliedstaat nicht übersteigen darf;

ii) für Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union das Recht, internationale Luftverkehrsdienste zwischen allen Punkten in der Europäischen Union und allen Punkten in Katar zu erbringen mit

A) Verkehrsrechten der dritten und vierten Freiheit ohne Strecken-, Kapazitäts- und Frequenzbeschränkung und

B) Verkehrsrechten der fünften Freiheit für Nurfracht-Dienste zwischen Katar und darüber hinaus gelegenen Punkten gemäß Anhang 2 Abschnitt 2, wobei die Ausübung der Verkehrsrechte der fünften Freiheit sieben (7) wöchentliche Frequenzen pro EU-Mitgliedstaat nicht übersteigen darf.

Die Ausübung dieser Verkehrsrechte unterliegt den Übergangsbestimmungen in Anhang 1 dieses Abkommens.

Um Zweifel auszuschließen: Für jene EU-Mitgliedstaaten, deren bestehende bilaterale Luftverkehrsabkommen mit Katar sieben (7) oder weniger wöchentliche Frequenzen mit Verkehrsrechten der fünften Freiheit für Nurfracht-Dienste vorsehen, wird die Gesamtzahl der von Luftfahrtunternehmen beider Parteien zu beanspruchenden wöchentlichen Frequenzen am Ende des Übergangszeitraums sieben (7) betragen;

d) die in diesem Abkommen anderweitig festgelegten Rechte.

Betriebsflexibilitäten

(3) Die Luftfahrtunternehmen jeder Partei können nach eigenem Ermessen bei einzelnen oder allen Flügen auf den in Absatz 1 genannten Strecken

a) Flüge in einer oder in beiden Richtungen durchführen,

b) verschiedene Flugnummern innerhalb eines Fluges kombinieren,

c) entsprechend den Bestimmungen von Absatz 2 Zwischenlandepunkte und darüber hinaus gelegene Punkte sowie Punkte in den Hoheitsgebieten der Parteien in beliebiger Kombination und Reihenfolge bedienen,

d) auf Landungen an einem bestimmten Punkt oder bestimmten Punkten verzichten,

e) an jedem beliebigen Punkt Verkehr von jedem ihrer Luftfahrzeuge auf ein anderes ihrer Luftfahrzeuge verlagern (Luftfahrzeugwechsel),

f) Zwischenlandungen an beliebigen Punkten innerhalb oder außerhalb des Hoheitsgebietes der Parteien durchführen,

g) Transitverkehr über das Hoheitsgebiet der jeweils anderen Partei durchführen,

h) Verkehr ungeachtet seines Ursprungs in ein und demselben Luftfahrzeug

kombinieren sowie

i) bei der gleichen Beförderung mehr als einen Punkt innerhalb desselben EU-Mitgliedstaats oder innerhalb Katars bedienen (Co-Terminalisierung).

Die in den Buchstaben a bis i vorgesehene Betriebsflexibilität kann ohne richtungsbezogene oder geografische Begrenzung und ohne Verlust eines sonstigen, nach diesem Abkommen zulässigen Rechts auf Beförderung genutzt werden, sofern

i) die Dienste von Luftfahrtunternehmen Katars einen Punkt in Katar bedienen;

ii) die Dienste von Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union einen Punkt in der Europäischen Union bedienen.

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

(5) Aus diesem Abkommen können nicht abgeleitet werden:

a) für Luftfahrtunternehmen Katars das Recht, in einem EU-Mitgliedstaat Fluggäste, Gepäck, Fracht und/oder Post an Bord zu nehmen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein anderer Punkt in demselben EU-Mitgliedstaat ist,

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

ARTIKEL 3

Betriebsgenehmigung

(1) Nach Eingang eines Antrags auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung eines Luftfahrtunternehmens einer Partei gewähren die zuständigen Behörden der anderen Partei die entsprechenden Betriebsgenehmigungen und technischen Zulassungen mit möglichst geringer verfahrensbedingter Verzögerung, sofern

a) bei Luftfahrtunternehmen Katars:

i) das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz in Katar hat und über eine gültige Betriebsgenehmigung in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften Katars verfügt,

ii) Katar eine wirksame Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen ausübt und aufrechterhält und

iii) das Luftfahrtunternehmen unmittelbar oder mehrheitlich im Eigentum Katars und/oder seiner Staatsangehörigen steht und der effektiven Kontrolle Katars und/oder seiner Staatsangehörigen unterliegt;

b) bei Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union:

i) das Luftfahrtunternehmen gemäß den EU-Verträgen im Hoheitsgebiet der Europäischen Union niedergelassen ist und über eine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union verfügt,

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

iii) das Luftfahrtunternehmen unmittelbar oder mehrheitlich im Eigentum eines Mitgliedstaats oder von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder seiner/ihrer Staatsangehörigen steht und der effektiven Kontrolle eines Mitgliedstaats oder von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder seiner/ihrer Staatsangehörigen unterliegt;

c) die Bestimmungen der Artikel 13 und 14 eingehalten werden und

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

(2) Bei Erteilung von Betriebsgenehmigungen und technischen Zulassungen behandelt jede Partei alle Luftfahrtunternehmen der anderen Partei ohne Diskriminierung.

(3) Nach Empfang eines Betriebsgenehmigungsantrags eines Luftfahrtunternehmens einer Partei erkennt die andere Partei Feststellungen der Eignung und/oder Staatszugehörigkeit, die von der ersten Partei in Bezug auf dieses Luftfahrtunternehmen getroffen wurden, an, als handele es sich um Feststellungen ihrer eigenen zuständigen Behörden, und untersucht diese Angelegenheiten nicht weiter, außer gemäß Artikel 4 Absatz 2 dieses Abkommens. Um Zweifel auszuschließen: Dieser Absatz gilt nicht für die Anerkennung von Feststellungen in Bezug auf Flugsicherheitsbescheinigungen oder -genehmigungen, Luftsicherheitsvorkehrungen oder Versicherungsschutz.

ARTIKEL 4

Verweigerung, Widerruf, Aussetzung oder Einschränkung von Genehmigungen

(1) Jede Partei kann Betriebsgenehmigungen oder technische Zulassungen verweigern,

widerrufen, aussetzen, mit Auflagen versehen oder einschränken oder den Betrieb von Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Partei anderweitig ablehnen, aussetzen, mit Auflagen versehen oder einschränken, wenn

a) bei Luftfahrtunternehmen Katars:

i) das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz nicht in Katar hat oder über keine gültige Betriebsgenehmigung in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften Katars verfügt,

ii) die wirksame Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen nicht von Katar ausgeübt oder aufrechterhalten wird oder

iii) das Luftfahrtunternehmen nicht unmittelbar oder mehrheitlich im Eigentum Katars und/oder seiner Staatsangehörigen steht oder nicht der effektiven Kontrolle Katars und/oder seiner Staatsangehörigen unterliegt;

b) bei Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union:

i) das Luftfahrtunternehmen nicht gemäß den EU-Verträgen im Hoheitsgebiet der Europäischen Union niedergelassen ist oder nicht über eine Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union verfügt,

ii) die effektive Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen nicht von dem für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständigen EU-Mitgliedstaat ausgeübt oder aufrechterhalten wird oder die zuständige Behörde nicht eindeutig angegeben ist oder

iii) das Luftfahrtunternehmen nicht unmittelbar oder mehrheitlich im Eigentum eines Mitgliedstaats oder von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder seiner/ihrer Staatsangehörigen steht oder nicht der effektiven Kontrolle eines Mitgliedstaats oder von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder der Europäischen Freihandelsassoziation und/oder seiner/ihrer Staatsangehörigen unterliegt;

c) das Luftfahrtunternehmen die in Artikel 6 genannten Rechts- und Verwaltungsvorschriften und/oder die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die von der den Antrag prüfenden Partei üblicherweise auf den Betrieb des internationalen Luftverkehrs angewendet werden, nicht eingehalten hat.

(2) Hat eine Partei berechtigte Gründe zu der Annahme, dass ein Luftfahrtunternehmen der anderen Partei sich in einer der in Absatz 1 genannten Situationen befindet, kann sie Konsultationen mit der anderen Partei verlangen.

(3) Solche Konsultationen werden so bald wie möglich, spätestens aber innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Eingang eines solchen Ersuchens aufgenommen. Wird innerhalb von dreißig (30) Tagen oder eines anderen vereinbarten Zeitraums nach Aufnahme der Konsultationen keine zufriedenstellende Einigung erzielt oder werden die vereinbarten Korrekturmaßnahmen nicht ergriffen, so stellt dies für die Partei, die um die Konsultationen ersucht hat, einen Grund dar, die Betriebsgenehmigung oder technischen Zulassungen eines

Luftfahrtunternehmens der anderen Partei zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen, mit Auflagen zu versehen oder einzuschränken, um die Einhaltung der Bestimmungen dieses Artikels sicherzustellen.

(4) Unbeschadet des Absatzes 3 kann eine Partei im Falle des Absatzes 1 Buchstabe c unverzüglich eingreifen oder Dringlichkeitsmaßnahmen treffen, wenn eine Notlage dies erfordert oder ein Andauern des Verstoßes verhindert werden soll. Um Zweifel auszuschließen: Das Andauern eines Verstoßes setzt voraus, dass die Frage des Verstoßes zwischen den zuständigen Behörden der Parteien bereits aufgeworfen wurde.

ARTIKEL 5

Liberalisierung der Eigentums- und Kontrollbestimmungen

Die Parteien erkennen die potenziellen Vorteile einer schrittweisen Liberalisierung der Eigentums- und Kontrollbestimmungen in Bezug auf ihre jeweiligen Luftfahrtunternehmen an. Die Parteien vereinbaren, im Gemeinsamen Ausschuss bei passender Gelegenheit die gegenseitige Liberalisierung der Eigentums- und Kontrollbestimmungen in Bezug auf ihre Luftfahrtunternehmen zu erörtern. Im Anschluss an diese Erörterung kann der Gemeinsame Ausschuss Änderungen dieses Abkommens gemäß Artikel 25 vorschlagen.

ARTIKEL 6

Einhaltung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften

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

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

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

ARTIKEL 7

Lauterer Wettbewerb

(1) Die Parteien vereinbaren, dass ihre Luftfahrtunternehmen faire und gleiche Möglichkeiten im Wettbewerb um die Erbringung von Luftverkehrsdiensten haben sollen.

(2) Die Parteien

a) verbieten oder, sofern solche bestehen, beseitigen im Rahmen ihrer jeweiligen rechtlichen Zuständigkeiten und nach ihren jeweiligen internen Verfahren und Prozessen alle Formen von Diskriminierung oder unlauteren Praktiken, welche die fairen und gleichen Möglichkeiten der Luftfahrtunternehmen der anderen Partei im Wettbewerb um die Erbringung von Luftverkehrsdiensten beeinträchtigen würden;

b) gewähren oder erlauben keine Subventionen für Luftfahrtunternehmen, wenn diese geeignet sind, die Möglichkeiten der Luftfahrtunternehmen der anderen Partei in einem lauteren und gleichberechtigten Wettbewerb um die Erbringung von Luftverkehrsdiensten zu beeinträchtigen.

(3) Unbeschadet des Absatzes 2 Buchstabe b kann Folgendes gewährt werden:

a) Unterstützung für insolvente oder notleidende Luftfahrtunternehmen, sofern

i) diese Unterstützung geknüpft ist an einen glaubwürdigen und auf realistische Annahmen gestützten Sanierungsplan im Hinblick auf die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des insolventen oder notleidenden Luftfahrtunternehmens innerhalb eines angemessenen Zeitraums und

ii) das betroffene Luftfahrtunternehmen sowie dessen Anleger oder Anteilseigner selbst einen beträchtlichen Beitrag zu den Kosten der Sanierung leisten;

b) vorübergehende Liquiditätshilfen für ein notleidendes Luftfahrtunternehmen in Form von Darlehen oder Darlehensbürgschaften, die auf den Betrag begrenzt sind, der erforderlich ist, um das Luftfahrtunternehmen so lange geschäftsfähig zu erhalten, bis ein Sanierungs- oder Liquidationsplan vorliegt;

c) unter der Voraussetzung, dass sie auf die zur Erreichung ihrer Ziele erforderlichen Mindestbeträge beschränkt sind und die Auswirkungen auf die Erbringung von Luftverkehrsdiensten so gering wie möglich gehalten werden:

i) Subventionen zur Beseitigung von durch Naturkatastrophen verursachten Schäden,

ii) im Falle Katars: Subventionen zur Bewältigung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben Katars, und im Falle der EU und ihrer Mitgliedstaaten: Subventionen zur Bewältigung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben eines oder mehrerer EU-Mitgliedstaaten;

d) Subventionen für Luftfahrtunternehmen, denen die Erfüllung eindeutig festgelegter

gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen übertragen wurde, die erforderlich sind, um einen unverzichtbaren Beförderungsbedarf der Bevölkerung zu decken, der durch die Marktkräfte allein nicht gedeckt würde, soweit diese Subventionen auf eine angemessene Vergütung für die Erbringung der betreffenden Luftverkehrsdienste beschränkt sind.

(4) Die Parteien sorgen dafür, dass ihre Luftfahrtunternehmen, die Luftverkehrsdienste im Rahmen dieses Abkommens erbringen, mindestens einmal jährlich einen Geschäfts- und Finanzbericht mit beigefügtem Rechnungsabschluss veröffentlichen, die extern im Einklang mit international anerkannten Standards für die Rechnungslegung und die Offenlegung der Finanzinformationen von Unternehmen, z. B. den Internationalen Rechnungslegungsstandards (IFRS), geprüft worden sind, und dass, falls eine Partei eine Subvention gewährt hat, diese Subvention in dem Geschäfts- und Finanzbericht separat ausgewiesen wird.

(5) Jede Partei übermittelt der anderen Partei auf deren Ersuchen innerhalb von 30 Tagen, sofern die Parteien nichts anderes vereinbaren, Geschäfts- und Finanzberichte und sonstige Informationen, die nach vernünftigem Ermessen vorliegen, einschließlich über die in Absatz 4 genannten Belange, soweit dies von der anderen Partei billigerweise verlangt werden kann, um die Einhaltung der Bestimmungen dieses Artikels überprüfen zu können. Soweit es sich um sensible Geschäftsinformationen handelt, sind diese übermittelten Informationen von der ersuchenden Partei vertraulich zu behandeln.

(6) Jede Partei sorgt nach ihren jeweiligen internen Verfahren und Prozessen für die Einführung und Anwendung von Maßnahmen, mit denen verboten und verhindert wird, dass ihre Luftfahrtunternehmen

a) sich an abgestimmten Verhaltensweisen beteiligen, die sich aus einer ausdrücklichen oder stillschweigenden Absprache oder Entscheidung der Wettbewerber ergeben und das Ziel oder die Wirkung haben, den Wettbewerb zu verhindern, zu verringern oder zu verfälschen. Dieses Verbot kann als nicht anwendbar erklärt werden, wenn diese Vereinbarungen, Entscheidungen oder Verhaltensweisen zu einer Verbesserung der Produktion oder des Vertriebs der Dienste beitragen oder den technischen oder wirtschaftlichen Fortschritt fördern, wobei die Verbraucher eine angemessene Beteiligung an den entstehenden Vorteilen erhalten müssen, ohne dass i) den betreffenden Unternehmen Beschränkungen auferlegt werden, die für die Verwirklichung dieser Ziele nicht unerlässlich sind, ii) den Luftfahrtunternehmen die Möglichkeit gegeben wird, für einen erheblichen Teil der betreffenden Dienste den Wettbewerb auszuschalten;

b) eine beherrschende Stellung in einer Weise ausnutzen, durch die Luftverkehrsdienste in das und aus dem Hoheitsgebiet dieser Partei beeinträchtigt werden, und

c) Zusammenschlüsse zwischen Luftfahrtunternehmen vollziehen, die insbesondere durch die Schaffung oder Stärkung einer marktbeherrschenden Stellung einen wirksamen Wettbewerb erheblich behindern würden.

(7) Ist eine Partei (im Folgenden die „Beschwerdepartei“) der Auffassung, dass die fairen und gleichen Möglichkeiten ihrer Luftfahrtunternehmen zur Beteiligung am Wettbewerb beeinträchtigt werden durch

a) Diskriminierung oder unlautere Praktiken, die nach Absatz 2 Buchstabe a verboten sind,

b) eine Subvention, die nach Absatz 2 Buchstabe b verboten ist, oder eine Subvention, die nicht in Absatz 3 aufgeführt ist,

c) die Nichteinhaltung der Transparenzverpflichtungen, die in den Absätzen 4 und 5 festgelegt sind, oder

d) einen Verstoß der anderen Partei gegen die Verpflichtungen, die in Absatz 6 festgelegt sind,

kann sie im Einklang mit den Absätzen 8 bis 10 vorgehen.

(8) Die Beschwerdepartei übermittelt der anderen Partei ein schriftliches Ersuchen um Konsultationen, dem ein schriftlicher Bericht mit ihren Bemerkungen und sachlichen Beweismitteln beigefügt ist. Die Konsultationen werden innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Eingang des Ersuchens aufgenommen, sofern die Parteien nichts anderes vereinbaren. Konsultationen können über auch über den Gemeinsamen Ausschuss verlangt werden.

(9) Erzielen die Beschwerdepartei und die andere Partei innerhalb von sechzig (60) Tagen nach Aufnahme der Konsultationen bzw. eines anderen von den Parteien vereinbarten oder dem Gemeinsamen Ausschuss beschlossenen Zeitraums in der Angelegenheit keine Einigung, so kann die Beschwerdepartei Maßnahmen gegen die Luftfahrtunternehmen treffen, die sich an dem beanstandeten Verhalten beteiligt haben oder die einen Vorteil von der fraglichen Diskriminierung, den unlauteren Praktiken oder der Subvention haben. Die Beschwerdepartei teilt der anderen Partei die zu treffenden Maßnahmen spätestens fünfzehn (15) Tage vor deren Umsetzung schriftlich mit.

(10) Die gemäß dem vorstehenden Absatz getroffenen Maßnahmen müssen angemessen, verhältnismäßig und in Umfang und Dauer auf das Maß beschränkt sein, das unbedingt erforderlich ist, um die Schädigung der Luftfahrtunternehmen der Beschwerdepartei zu lindern und den ungerechtfertigten Vorteil der Luftfahrtunternehmen, gegen die sich diese Maßnahmen richten, zu beseitigen.

(11) Die Handlungen und Maßnahmen gemäß Absatz 9 lassen das Recht jeder Partei, das Streitbeilegungsverfahren nach Artikel 23 dieses Abkommens in Anspruch zu nehmen, unberührt.

(12) Werden Angelegenheiten, die unter diesen Artikel fallen, dem in Artikel 23 dieses Abkommens genannten Streitbeilegungsverfahren unterworfen, so werden die in Artikel 23 Absätze 10, 11 und 12 genannten Fristen halbiert.

(13) Durch dieses Abkommen werden die Autorität und die Befugnisse der zuständigen Wettbewerbsbehörden der Parteien oder der Gerichte, die die Entscheidungen dieser Behörden überprüfen, in keiner Weise beeinträchtigt oder beschränkt. Alle von einer Partei gemäß Absatz 9 getroffenen Maßnahmen erfolgen daher unbeschadet etwaiger Handlungen und Maßnahmen der genannten Behörden und Gerichte, auch jener der Beschwerdepartei. Die Entscheidungen der Gerichte, die die Handlungen und Maßnahmen der zuständigen

genannten Behörden überprüfen, unterliegen nicht dem Streitbeilegungsverfahren nach Artikel 23 dieses Abkommens.

ARTIKEL 8

Geschäftsmöglichkeiten

Ausübung der Geschäftstätigkeit

(1) Die Parteien teilen die Auffassung, dass Hindernisse für gewerbliche Betreiber bei der Ausübung ihrer Geschäftstätigkeit den Nutzeffekten, die durch dieses Abkommen erzielt werden sollen, im Wege stehen würden. Die Parteien beseitigen daher auf effektive und auf Gegenseitigkeit beruhende Weise die Hindernisse für die Geschäftstätigkeit der gewerblichen Betreiber beider Parteien, wenn diese Hindernisse den gewerblichen Betrieb beeinträchtigen, zu Wettbewerbsverzerrungen führen oder die Entwicklung gleicher Wettbewerbsbedingungen behindern könnten.

(2) Der gemäß Artikel 22 eingesetzte Gemeinsame Ausschuss legt ein Kooperationsverfahren für den Bereich der Ausübung der Geschäftstätigkeit und die Geschäftsmöglichkeiten fest. Gemäß Artikel 22 kann eine Partei eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beantragen, um Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung dieses Artikels zu klären.

Vertretungen von Luftfahrtunternehmen

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

(4) Die Luftfahrtunternehmen beider Parteien haben das Recht, in Übereinstimmung mit den Rechts- und Verwaltungsvorschriften der jeweils anderen Partei betreffend Einreise, Aufenthalt und Beschäftigung, ihr eigenes Führungs-, Verkaufs-, technisches, Betriebs- und sonstiges Fachpersonal, das zur Unterstützung bei der Erbringung von Luftverkehrsdiensten erforderlich ist, in das Hoheitsgebiet der anderen Partei zu bringen und dort zu unterhalten. Beide Parteien erleichtern und beschleunigen bei Bedarf die Genehmigung von Anträgen auf Arbeitserlaubnis für Mitarbeiter, die gemäß den Bestimmungen dieses Absatzes in den Niederlassungen beschäftigt werden sollen, einschließlich solcher Mitarbeiter, die bestimmte zeitlich befristete Aufgaben wahrnehmen, deren Dauer neunzig (90) Tage nicht übersteigt, in Übereinstimmung mit den geltenden einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften. Die Luftfahrtunternehmen jeder Partei können selbst frei entscheiden, ob sie mit oder ohne einen Generalverkaufsbevollmächtigten ihrer Wahl im Hoheitsgebiet der anderen Partei arbeiten.

Bodenabfertigung

(5) Jedes Luftfahrtunternehmen hat im Hinblick auf die Bodenabfertigung im Hoheitsgebiet der anderen Partei das Recht,

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

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

Die Rechte nach den Buchstaben a und b unterliegen lediglich spezifischen Beschränkungen in Bezug auf verfügbaren Raum oder verfügbare Kapazitäten, die sich aus der Notwendigkeit ergeben könnten, einen sicheren Flughafenbetrieb zu gewährleisten. Ist aufgrund solcher Beschränkungen eine Selbstabfertigung ausgeschlossen oder eingeschränkt und besteht zwischen den Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten kein wirksamer Wettbewerb, sorgt die betreffende Partei dafür, dass alle derartigen Dienste allen Luftfahrtunternehmen zu gleichen und angemessenen Bedingungen zur Verfügung stehen; die Preise für diese Dienste werden nach geeigneten, objektiven, transparenten und diskriminierungsfreien Kriterien festgelegt.

Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen

(6) Jede Partei gewährleistet, dass ihre Vorschriften, Leitlinien und Verfahren für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet transparent, wirksam, diskriminierungsfrei und zeitnah angewendet werden.

Betriebspläne, Programme und Flugpläne

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

Verkäufe, Ausgaben vor Ort und Zahlungsverkehr

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

(9) Den Luftfahrtunternehmen jeder Partei wird gestattet, örtliche Ausgaben, einschließlich – jedoch nicht beschränkt auf – Ausgaben für den Erwerb von Treibstoff, im Hoheitsgebiet der anderen Partei in Landeswährung zu zahlen. Den Luftfahrtunternehmen jeder Partei steht es ferner frei, derartige Ausgaben im Hoheitsgebiet der anderen Partei in frei konvertierbaren Währungen zum Marktkurs zu zahlen.

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

Marketing-Kooperationsvereinbarungen

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

a) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen der Parteien,

b) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen eines Drittlands und/oder

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

sofern i) das durchführende Beförderungsunternehmen über die entsprechenden Verkehrsrechte verfügt, ii) die vermarktenden Beförderungsunternehmen über die entsprechende(n) Strecke(n) in der festgelegten Streckenführung verfügen und iii) die Vereinbarungen den Vorschriften entsprechen, die üblicherweise auf solche Vereinbarungen Anwendung finden.

(12) Für die Durchführung oder das Anbieten der unter dieses Abkommen fallenden Dienste kann jedes Luftfahrtunternehmen einer Partei Marketing-Kooperationsvereinbarungen, z. B. Blocked-Space- oder Code-Sharing-Vereinbarungen, mit einem im Inlandsbereich tätigen Luftfahrtunternehmen treffen, sofern i) dies Teil einer internationalen Beförderung ist und ii) die Vereinbarungen den Vorschriften entsprechen, die üblicherweise auf solche Vereinbarungen Anwendung finden. Für die Zwecke dieses Absatzes bedeutet „Inlandsbereich“ eine Strecke innerhalb des Hoheitsgebiets eines EU-Mitgliedstaats, falls der durchführende Beförderer ein Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union ist, und eine Strecke innerhalb des Hoheitsgebiets Katars, falls der durchführende Beförderer ein Luftfahrtunternehmen Katars ist.

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

Intermodale Verkehrsdienste

(14) Bei Personenbeförderungsdiensten werden Bodenbeförderungsanbieter nicht einzig mit der Begründung den Rechts- und Verwaltungsvorschriften für den Luftverkehr

unterworfen, dass diese Bodenbeförderung von einem Luftfahrtunternehmen unter seinem Namen angeboten wird.

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

Franchise- und Branding-Vereinbarungen

(16) Die Luftfahrtunternehmen jeder Partei haben das Recht, Franchise- und Marken-(„Branding-“)Vereinbarungen mit Unternehmen, einschließlich der Luftfahrtunternehmen der Parteien oder aus Drittländern, zu schließen, sofern die Luftfahrtunternehmen über die entsprechenden Genehmigungen verfügen und die Anforderungen erfüllen, die nach den von den Parteien üblicherweise auf solche Vereinbarungen angewendeten Rechts- und Verwaltungsvorschriften gelten, insbesondere der Vorschriften zur Angabe des Luftfahrtunternehmens, das den Dienst durchführt.

Leasing

(17) Die Parteien gewähren den Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Partei das Recht, Luftverkehrsdienste im Rahmen dieses Abkommens zu erbringen, und zwar

a) mit Luftfahrzeugen, die ohne Besatzung von einem Leasinggeber geleast werden;

b) mit Luftfahrzeugen, die mit Besatzung von einem anderen Luftfahrtunternehmen derselben Partei wie der des Leasinggebers geleast werden;

c) mit Luftfahrzeugen, die mit Besatzung von einem Luftfahrtunternehmen eines anderen Landes als dem der Partei des Leasinggebers geleast werden, sofern das Leasing aufgrund eines außergewöhnlichen Bedarfs, eines saisonalen Kapazitätsbedarfs oder betrieblicher Schwierigkeiten des Leasingnehmers gerechtfertigt ist und der Leasingzeitraum die zur Deckung dieses Bedarfs oder zur Überwindung dieser Schwierigkeiten unbedingt erforderliche Dauer nicht überschreitet.

Die Parteien können vorschreiben, dass die Leasing-Vereinbarungen von ihren zuständigen

Behörden zu genehmigen sind, damit die Einhaltung der in diesem Absatz genannten Bedingungen und der geltenden Flug- und Luftsicherheitsanforderungen überprüft wird. Verlangt eine Partei eine solche Genehmigung, so bemüht sie sich um eine zügige Durchführung der Genehmigungsverfahren und sorgt für einen möglichst geringen Verwaltungsaufwand der betroffenen Luftfahrtunternehmen. Um Zweifel auszuschließen: Die Bestimmungen dieses Absatzes lassen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften einer Partei in Bezug auf das Leasing von Luftfahrzeugen durch Luftfahrtunternehmen dieser Partei unberührt.

ARTIKEL 9

Zölle

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

a) von den nationalen oder lokalen Behörden oder der Europäischen Union erhoben werden und

b) nicht auf den Kosten für geleistete Dienste beruhen.

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

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

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

c) Treibstoff, Schmierstoffe und technische Verbrauchsgüter, die zur Verwendung in einem im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeug eines

Luftfahrtunternehmens der anderen Partei in das Hoheitsgebiet einer Partei eingeführt oder dort geliefert werden, selbst wenn sie auf dem Teil des Fluges über dem besagten Hoheitsgebiet verbraucht werden sollen,

d) Druckerzeugnisse entsprechend den Zollvorschriften der jeweiligen Partei, die in das Hoheitsgebiet einer Partei eingeführt oder dort geliefert werden und zur Verwendung in abgehenden, im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen eines Luftfahrtunternehmens der anderen Partei an Bord genommen werden, selbst wenn diese Erzeugnisse auf dem Teil des Fluges über dem besagten Hoheitsgebiet verwendet werden sollen,

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

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

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

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

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

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

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

(9) Die in den jeweils bestehenden Abkommen zwischen einem EU-Mitgliedstaat und Katar enthaltenen Bestimmungen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung von Einkommen und Kapital werden von diesem Abkommen nicht berührt.

ARTIKEL 10

Nutzergebühren

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

(2) Jede Partei gewährleistet, dass die Nutzergebühren, die ihre für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen von den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei für die Nutzung von Flughafeninfrastrukturen und -diensten, von Luftsicherheitseinrichtungen und -diensten und damit verbundenen Einrichtungen und Diensten erheben können – ausgenommen die Gebühren, die für die in Artikel 8 Absatz 5 genannten Dienste erhoben werden – nicht ungerechtfertigt diskriminierend sind und gleichmäßig auf die Nutzerkategorien verteilt werden. Diese Gebühren richten sich nach den Vollkosten, die den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen durch die Bereitstellung angemessener Flughafen- und Luftsicherheitseinrichtungen und -dienste auf dem Flughafen oder an Flughäfen mit dem gleichen Gebührensystem entstehen, dürfen diese aber nicht überschreiten. Diese Gebühren können eine angemessene Kapitalrendite nach Abschreibung enthalten. Einrichtungen und Dienste, für die diese Nutzergebühren erhoben werden, werden effizient und wirtschaftlich bereitgestellt. In jedem Fall dürfen die Bedingungen für die Erhebung dieser Gebühren für die Luftfahrtunternehmen der anderen Partei nicht ungünstiger sein als die günstigsten Bedingungen, die anderen Luftfahrtunternehmen zum Zeitpunkt der Gebührenerhebung gewährt werden.

(3) Jede Partei schreibt vor, dass zwischen den in ihrem Hoheitsgebiet für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen und den Luftfahrtunternehmen, welche die Dienste und Einrichtungen benutzen, Konsultationen stattfinden und die Informationen ausgetauscht werden, die zu einer genauen Überprüfung der Angemessenheit der Nutzergebühren im Einklang mit den Grundsätzen in den Absätzen 1 und 2 erforderlich sind. Die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen unterrichten die Nutzer innerhalb einer angemessenen Frist über Vorschläge zur Änderung der Nutzergebühren, um ihnen Gelegenheit zur Meinungsäußerung und Stellungnahme zu geben, bevor die Änderungen vorgenommen werden.

ARTIKEL 11

Preise und Frachtraten

(1) Die Parteien erlauben den Luftfahrtunternehmen der Parteien die freie Preisbildung bei Preisen und Frachtraten auf der Grundlage eines freien und lauteren Wettbewerbs.

(2) Jede Partei kann verlangen, dass die Luftfahrtunternehmen beider Parteien in nicht diskriminierender Weise ihren zuständigen Behörden in vereinfachter Form und allein zu Informationszwecken die für Luftverkehrsdienste aus ihrem Hoheitsgebiet angebotenen

Preise und Frachtraten melden. Eine solche Meldung der Luftfahrtunternehmen darf frühestens zum Zeitpunkt des ersten Angebots eines Preises oder einer Frachtrate verlangt werden.

ARTIKEL 12

Statistiken

(1) Die Parteien arbeiten im Rahmen des Gemeinsamen Ausschusses zusammen, um den Austausch statistischer Informationen in Bezug auf den Luftverkehr zu erleichtern.

(2) Die Parteien übermitteln einander auf Anfrage in nichtdiskriminierender Weise Statistiken, die verfügbar, nicht vertraulich und wirtschaftlich nicht sensibel sind, zu den im Rahmen dieses Abkommens durchgeführten Luftverkehrsdiensten, wie sie nach den jeweiligen Rechts- und Verwaltungsvorschriften beider Parteien vorgeschrieben sind und nach vernünftigem Ermessen verlangt werden können.

TITEL II
REGULIERUNGSZUSAMMENARBEIT

ARTIKEL 13

Flugsicherheit

(1) Die Parteien bekräftigen die Bedeutung einer engen Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Flugsicherheit. In diesem Zusammenhang beteiligen sich die Parteien gegebenenfalls an der weiteren Zusammenarbeit bei der Untersuchung von Unfällen, der Entwicklung von Rechtsvorschriften, dem Austausch von Sicherheitsinformationen, der möglichen Beteiligung an den Aufsichtstätigkeiten der jeweils anderen Partei oder der Durchführung gemeinsamer Überwachungstätigkeiten und der Entwicklung gemeinsamer Projekte und Initiativen.

(2) Lufttüchtigkeitszeugnisse, Zulassungen/Zeugnisse über Befähigungen und Lizenzen, die von einer Partei erteilt oder als gültig anerkannt wurden und noch Gültigkeit besitzen, werden von der anderen Partei und ihren Luftfahrtbehörden zum Zwecke der Durchführung von Luftverkehrsdiensten als gültig anerkannt, sofern diese Zulassungen/Zeugnisse oder Lizenzen zumindest entsprechend den einschlägigen, im Rahmen des ICAO-Abkommens festgelegten internationalen Richtlinien und empfohlenen Praktiken und Verfahren für Flugsicherungsdienste und in Einklang mit diesen erteilt oder für gültig erklärt wurden.

(3) Jede Partei kann jederzeit um Konsultationen zu den von der anderen Partei gewahrten und vorgegebenen Sicherheitsstandards und -anforderungen für Luftfahrteinrichtungen, Flugbesatzung, Luftfahrzeuge und deren Betrieb ersuchen. Die Konsultationen finden binnen dreißig (30) Tagen nach dem Ersuchen statt.

(4) Stellt die ersuchende Partei nach solchen Konsultationen fest, dass die andere Partei in den Bereichen nach Absatz 3 nicht wirksam Sicherheitsstandards und -anforderungen wahrt und vorgibt, die – sofern nichts anderes beschlossen wurde – wenigstens den Mindeststandards entsprechen, welche nach dem ICAO-Abkommen festgelegt wurden, so werden der anderen Partei diese Feststellungen notifiziert.

Die andere Partei legt innerhalb von dreißig (30) Tagen einen Plan für Abhilfemaßnahmen vor, der einen Zeitplan für die Umsetzung der Maßnahmen enthält. Der Plan für Abhilfemaßnahmen und die entsprechenden Fristen werden von den Parteien vor der Umsetzung der Maßnahmen vereinbart.

Versäumt die andere Partei, innerhalb einer angemessenen Frist geeignete Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, stellt dies für die ersuchende Partei einen Grund dar, die Betriebsgenehmigungen oder technischen Zulassungen von Luftfahrtunternehmen, die der Sicherheitsaufsicht der anderen Partei unterstellt sind, zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen, mit Auflagen zu versehen oder einzuschränken oder den Betrieb von Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Partei anderweitig zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen, mit Auflagen zu versehen oder einzuschränken.

(5) Jede Partei akzeptiert, dass die von einer Partei oder in deren Namen betriebenen Luftfahrzeuge im Hoheitsgebiet der anderen Partei einer Kontrolle (Vorfeldinspektion) durch deren zuständige Behörden unterzogen werden können, um die Gültigkeit der einschlägigen Unterlagen zum Luftfahrzeug und seiner Besatzung sowie den offensichtlichen Zustand des

Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung zu überprüfen, sofern diese Kontrolle keine unverhältnismäßige Verzögerung des Luftfahrzeugbetriebs verursacht.

(6) Stellt eine Partei nach Durchführung einer Vorfeldinspektion fest, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht die Mindeststandards und Verfahren für Flugsicherungsdienste gemäß dem ICAO-Abkommen erfüllt, so setzt diese Partei den Luftfahrzeugbetreiber von der Nichteinhaltung in Kenntnis, wobei sie angemessene Abhilfemaßnahmen fordert. Gegebenenfalls können die zuständigen Behörden der anderen Partei, die für die Sicherheitsaufsicht des Luftfahrtunternehmens, das das Luftfahrzeug betreibt, zuständig sind, aufgefordert werden, die vom Luftfahrzeugbetreiber ergriffenen Abhilfemaßnahmen zu akzeptieren. Dessen ungeachtet gestattet jede Partei den Zugang zu den Ergebnissen von Vorfeldinspektionen an Luftfahrzeugen, die der Sicherheitsaufsicht der jeweils anderen Partei unterliegen.

(7) Jede Partei ist berechtigt, unverzüglich Maßnahmen zu ergreifen und namentlich die Betriebsgenehmigungen oder technischen Zulassungen zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken oder den Betrieb eines Luftfahrtunternehmens der anderen Partei anderweitig auszusetzen oder einzuschränken, wenn sie zu dem Schluss gelangt, dass dies angesichts einer unmittelbaren Gefährdung der Flugsicherheit notwendig ist. Die Partei, die solche Maßnahmen ergreift, unterrichtet die andere Partei unverzüglich hierüber und begründet ihr Handeln.

(8) Von einer Partei nach den Absätzen 4, 6 oder 7 dieses Artikels getroffene Maßnahmen müssen notwendig und verhältnismäßig sein, um Sicherheitsfehlern entgegenzuwirken, und werden eingestellt, wenn die Grundlage für ihr Ergreifen nicht mehr gegeben ist.

ARTIKEL 14

Luftsicherheit

(1) Die Parteien bekräftigen ihre Entschlossenheit, die höchsten Luftsicherheitsstandards zu erreichen, und können gegebenenfalls einen weiteren Dialog und eine weitere Zusammenarbeit in diesem Bereich aufnehmen.

(2) Die Parteien bekräftigen ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu gewährleisten, und 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 die Parteien diesen Übereinkünften beigetreten sind, sowie ihre Verpflichtungen aufgrund aller sonstigen Übereinkünfte und Protokolle im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt, denen die Parteien beigetreten sind.

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

(4) Die Parteien handeln in ihren wechselseitigen Beziehungen entsprechend den von der ICAO festgelegten internationalen Richtlinien und Empfehlungen für die Luftsicherheit. Sie verlangen, dass die Halter von in ihren Ländern eingetragenen Luftfahrzeugen sowie Halter von Luftfahrzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Gebiet haben, und die Betreiber von Flughäfen in ihrem Gebiet mindestens entsprechend diesen Bestimmungen für die Luftsicherheit handeln.

(5) Jede Partei stellt sicher, dass in ihrem Hoheitsgebiet effektive Maßnahmen zum Schutz der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen getroffen werden, unter anderem in Form der Durchsuchung von Fluggästen und ihres Handgepäcks, der Durchsuchung von aufgegebenem Gepäck, der Durchsuchung und Sicherheitskontrolle von anderen Personen als Fluggästen, darunter der Besatzung, sowie der von diesen mitgeführten Gegenstände, der Durchsuchung und Sicherheitskontrolle der Fracht, der Post und der Bordvorräte und Flughafenlieferungen sowie der Kontrolle des Zugangs zur Luftseite und zu den Sicherheitsbereichen. Diese Maßnahmen sind im Falle stärkerer Bedrohungen für die Sicherheit der Zivilluftfahrt gegebenenfalls anzupassen. Die Parteien sind sich darin einig, dass die von der jeweils anderen Partei geforderten Sicherheitsvorschriften für den Einflug in ihr Hoheitsgebiet, den Betrieb in ihrem Hoheitsgebiet oder den Ausflug aus ihrem Hoheitsgebiet eingehalten werden müssen.

(6) Unter umfassender Berücksichtigung und Wahrung ihrer beiderseitigen Souveränität können die Parteien zur Abwendung einer konkreten Bedrohung der Luftsicherheit Sicherheitsmaßnahmen für den Einflug in ihr Hoheitsgebiet sowie Sofortmaßnahmen ergreifen, die der anderen Partei unverzüglich mitgeteilt werden sollten. Jede Partei prüft wohlwollend jedes Ersuchen der jeweils anderen Partei, angemessene besondere Sicherheitsmaßnahmen zu ergreifen, wobei sie die bereits ergriffenen Sicherheitsmaßnahmen der anderen Partei und etwaige von dieser dargelegte Standpunkte sowie mögliche nachteilige Auswirkungen auf den Luftverkehr zwischen den Parteien berücksichtigt. Außer bei Notfällen, in denen dies nach vernünftigem Ermessen nicht möglich ist, unterrichtet jede Partei die jeweils andere Partei im Voraus über besondere Sicherheitsmaßnahmen, deren Einführung sie beabsichtigt und die wesentliche finanzielle oder betriebliche Auswirkungen auf die nach diesem Abkommen erbrachten Luftverkehrsdienste haben könnten. Jede Partei kann nach Artikel 22 dieses Abkommens gegebenenfalls eine Dringlichkeitssitzung des Gemeinsamen Ausschusses beantragen, um solche Sicherheitsmaßnahmen zu erörtern.

(7) Beide Parteien erkennen jedoch an, dass dieser Artikel in keiner Weise die Möglichkeit einer Partei einschränkt, einem Flug oder Flügen den Einflug in ihr Hoheitsgebiet zu verweigern, wenn sie diesen als Bedrohung für ihre Sicherheit ansieht.

(8) Bei tatsächlichem Eintreten oder tatsächlicher Gefahr einer widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen oder sonstiger widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit von Luftfahrzeugen, Fluggästen, Besatzungen, Flughäfen oder

Flugsicherungseinrichtungen unterstützen die Parteien einander durch Erleichterung der Kommunikation und sonstige geeignete Maßnahmen, die der schnellen und sicheren Beendigung eines solchen Zwischenfalls oder einer solchen Bedrohung dienen.

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

(10) Hat eine Partei berechtigten Grund zu der Annahme, dass die andere Partei von den Bestimmungen dieses Artikels abweicht, kann sie um sofortige Konsultationen mit dieser Partei ersuchen. Diese Konsultationen müssen innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Eingang eines solchen Ersuchens oder innerhalb eines vereinbarten längeren Zeitraums beginnen. Wird innerhalb von dreißig (30) Tagen oder eines längeren vereinbarten Zeitraums keine zufriedenstellende Einigung erzielt, so stellt dies für die Partei, die um die Konsultationen ersucht hat, einen Grund dar, die Betriebsgenehmigung oder technischen Zulassungen eines Luftfahrtunternehmens der anderen Partei zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen, mit Auflagen zu versehen oder einzuschränken, um die Einhaltung der Bestimmungen dieses Artikels sicherzustellen. Wenn eine Notlage dies erfordert oder ein weiterer Verstoß gegen die Bestimmungen dieses Artikels verhindert werden soll, kann eine Partei unverzüglich vorläufige Maßnahmen treffen.

(11) Die gemäß diesem Artikel ergriffenen Maßnahmen sind zur Bewältigung einer Sicherheitsbedrohung notwendig und verhältnismäßig und werden eingestellt, sobald die andere Partei die Bestimmungen dieses Artikels einhält oder wenn eine solche Maßnahme nicht mehr erforderlich ist.

ARTIKEL 15

Flugverkehrsmanagement

(1) Die Parteien arbeiten in Regulierungsfragen bei Flugsicherungsdiensten, einschließlich ihrer Aufsicht, zusammen. Sie befassen sich mit allen strategischen Fragen im Zusammenhang mit der Leistung des Flugverkehrsmanagements mit dem Ziel, die allgemeine Flugeffizienz zu optimieren, die Kosten zu senken, die Umweltauswirkungen zu minimieren und die Sicherheit und Kapazität der Systeme zu verbessern.

(2) Die Parteien rufen ihre zuständigen Behörden und Anbieter von Flugsicherungsdiensten zur Zusammenarbeit im Bereich der Interoperabilität auf, um die Integration der Systeme beider Parteien nach Möglichkeit voranzutreiben, die Umweltauswirkungen des Luftverkehrs zu verringern und, soweit zweckmäßig, Informationen auszutauschen.

(3) Die Parteien fördern die Zusammenarbeit zwischen ihren Anbietern von Flugsicherungsdiensten, um Flugdaten auszutauschen und den Verkehrsfluss zur Optimierung der Flugeffizienz zu koordinieren, die Ressourcennutzung zu verbessern und die

Berechenbarkeit, Pünktlichkeit und Kontinuität der Luftverkehrsdienste zu erreichen.

(4) Die Parteien kommen überein, bei Modernisierungsprogrammen, einschließlich ihrer Entwicklung und Einführung sowie bei bewährten Verfahren zur Verbesserung der wirtschaftlichen Effizienz, des Flugverkehrsmanagements und relevanter Flugplatzaspekte zusammenzuarbeiten. Zudem wollen sie die gegenseitige Beteiligung an Validierungs- und Demonstrationstätigkeiten fördern.

ARTIKEL 16

Umweltschutz

(1) Die Parteien bekräftigen die Notwendigkeit, die Umwelt durch die Förderung einer nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrs zu schützen. Die Parteien beabsichtigen, bei der Ermittlung der mit den Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt zusammenhängenden Herausforderungen zusammenzuarbeiten.

(2) Die Parteien erkennen an, wie wichtig es ist, im Hinblick auf die Untersuchung und Minimierung der Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt gemäß den Zielen dieses Abkommens zusammenzuarbeiten.

(3) Die Parteien erkennen die Bedeutung der Bekämpfung des Klimawandels und damit der Begrenzung oder Verringerung der Treibhausgasemissionen aus dem innerstaatlichen und dem internationalen Luftverkehr an. Sie kommen überein, bei diesen Fragen zusammenzuarbeiten, um entsprechende Instrumente zu entwickeln und umzusetzen. Dazu gehören auch Durchführungsbestimmungen für die Entwicklung des Kohlenstoffausgleichs- und Reduzierungsmechanismus für die internationale Luftfahrt („Carbon Offset and Reduction Scheme for International Aviation“ – CORSIA) sowie alle anderen Aspekte, die für die Verringerung der Treibhausgasemissionen in der Luftfahrt von besonderer Bedeutung sind.

(4) Die Parteien verpflichten sich, regelmäßig Informationen auszutauschen und einen regelmäßigen direkten Sachverständigendialog zu fördern, mit dem Ziel, die Zusammenarbeit bei der Begrenzung der Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt zu stärken, und zwar insbesondere in folgenden Bereichen:

a) Erforschung und Entwicklung umweltfreundlicher Luftfahrttechnologien;

b) Innovationen beim Flugverkehrsmanagement zur Verringerung der Umweltauswirkungen des Luftverkehrs;

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

d) Meinungsaustausch zum Thema Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt und Verringerung der klimarelevanten Emissionen des Sektors sowie

e) Lärmminderung und -überwachung mit dem Ziel, die Umweltauswirkungen des Luftverkehrs zu verringern.

(5) Die Parteien stärken ihre Zusammenarbeit gemäß ihren multilateralen Rechten und Pflichten im Umweltbereich, auch auf finanziellem und technischem Gebiet, zur Durchführung von Maßnahmen, die auf die Verringerung der Treibhausgasemissionen im internationalen Luftverkehr abzielen.

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

ARTIKEL 17

Haftung von Luftfahrtunternehmen

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

ARTIKEL 18

Verbraucherschutz

Die Parteien arbeiten zusammen, um die Interessen der Verbraucher im Luftverkehr zu schützen. Ziel dieser Zusammenarbeit ist es, ein hohes Verbraucherschutzniveau zu erreichen. Zu diesem Zweck konsultieren die Parteien einander im Gemeinsamen Ausschuss zu Fragen von Interesse für die Verbraucher, einschließlich ihrer geplanten Maßnahmen, um so weit wie möglich eine größere Regulierungskonvergenz und Kompatibilität zu erreichen.

ARTIKEL 19

Computerreservierungssysteme

(1) Anbieter von Computerreservierungssystemen (im Folgenden „CRS“), die im Hoheitsgebiet einer Partei tätig sind, haben das Recht, ihre Buchungssysteme in Reiseagenturen oder - unternehmen, deren Hauptgeschäftstätigkeit der Vertrieb reisebezogener Produkte im Hoheitsgebiet der anderen Partei ist, einzuführen, zu unterhalten und frei zur Verfügung zu stellen, sofern das System den einschlägigen Rechtsvorschriften der anderen Partei entspricht.

(2) Die Parteien heben alle bestehenden Anforderungen auf, die den freien Zugang der CRS der einen Partei zum Markt der anderen Partei beschränken oder den Wettbewerb auf andere Weise beeinträchtigen könnten. Die Parteien legen künftig keine derartigen Anforderungen mehr fest.

(3) Keine Partei darf in ihrem Hoheitsgebiet CRS-Verkäufern der anderen Partei andere Anforderungen an CRS-Anzeigeschirme auferlegen oder diese zulassen, als sie für ihre eigenen CRS-Verkäufer oder ein anderes auf ihrem Markt vertretenes CRS gelten. Keine

Partei darf den Abschluss von Vereinbarungen zwischen CRS-Verkäufern, ihren Anbietern und ihren Kunden über den Austausch von Informationen über Reisedienste verhindern, die die Anzeige umfassender, unvoreingenommener Informationen für die Verbraucher oder die Erfüllung rechtlicher Anforderungen in Bezug auf neutrale Anzeigeschirme erleichtern.

(4) Eigentümer und Betreiber von CRS einer Partei, die die einschlägigen regulatorischen Anforderungen der anderen Partei – soweit vorhanden – erfüllen, haben das gleiche Recht auf Eigentum an CRS im Hoheitsgebiet der anderen Partei wie die Eigentümer und Betreiber aller anderen auf dem Markt dieser Partei vertretenen CRS.

ARTIKEL 20

Soziale Aspekte

(1) Die Parteien erkennen an, wie wichtig es ist, die Auswirkungen dieses Abkommens auf Arbeitskräfte, Beschäftigung und Arbeitsbedingungen zu berücksichtigen. Die Parteien kommen überein, in Arbeitsmarktfragen, die sich aus diesem Abkommen ergeben, unter anderem im Hinblick auf die Auswirkungen auf die Beschäftigung, die grundlegenden Arbeitsrechte, die Arbeitsbedingungen, den Sozialschutz und den sozialen Dialog, zusammenzuarbeiten.

(2) Die Parteien erkennen das Recht jeder Partei an, ihr eigenes Arbeitsschutzniveau in der von ihr für angemessen erachteten Weise festzulegen und ihre einschlägigen Gesetze und Politiken entsprechend ihren internationalen Verpflichtungen anzunehmen oder zu ändern. Die Parteien stellen sicher, dass die in ihren jeweiligen Rechts- und Verwaltungsvorschriften verankerten Rechte und Grundsätze nicht untergraben, sondern wirksam durchgesetzt werden.

(3) Jede Partei verbessert weiter die Rechtsvorschriften und Strategien, die mit ihren internationalen Verpflichtungen im Einklang stehen, und bemüht sich um die Schaffung und Förderung eines hohen Maßes an Arbeitsschutz im Luftfahrtsektor. Die Parteien erkennen an, dass Verletzungen grundlegender Prinzipien und Arbeitnehmerrechte nicht als Begründung oder auf andere Weise zur Legitimierung von komparativen Vorteilen angeführt und arbeitsrechtliche Standards nicht zu protektionistischen Zwecken verwendet werden dürfen.

(4) Im Einklang mit ihren Verpflichtungen aufgrund ihrer Mitgliedschaft in der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) und der von der Internationalen Arbeitskonferenz auf ihrer 86. Tagung im Jahr 1998 angenommenen IAO-Erklärung über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit und ihre Folgemaßnahmen bekräftigen beide Parteien ihr Bekenntnis zur Einhaltung, Förderung und wirksamen Umsetzung der grundlegenden Rechte und Prinzipien am Arbeitsplatz.

(5) Die Parteien fördern die Ziele der IAO-Agenda für menschenwürdige Arbeit und der Erklärung der IAO über soziale Gerechtigkeit für eine faire Globalisierung, die von der Internationalen Arbeitskonferenz auf ihrer 97. Tagung im Jahr 2008 angenommen wurde.

(6) Die Parteien bemühen sich nach besten Kräften, die grundlegenden IAO-Übereinkommen zu ratifizieren, sofern sie dies noch nicht getan haben. Die Parteien werden auch die Ratifizierung anderer IAO-Übereinkommen und damit die wirksame Umsetzung

entsprechender internationaler Standards im Arbeits- und Sozialbereich, die für den Zivilluftfahrtsektor von Bedeutung sind, unter Berücksichtigung der nationalen Gegebenheiten in Betracht ziehen.

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

TITEL III
INSTITUTIONELLE BESTIMMUNGEN

ARTIKEL 21

Auslegung und Durchführung

(1) Die in diesem Abkommen festgelegten Rechte werden von den Parteien untereinander gewährt. Jede Bezugnahme in diesem Abkommen auf Rechte, die den Luftfahrtunternehmen einer Partei gewährt werden, ist nur als Bezugnahme auf die Rechte zu verstehen, die dieser Partei gewährt werden. Dieses Abkommen ist nicht so auszulegen, als begründe es Rechte oder Pflichten, die von Staatsangehörigen einer Partei vor den Gerichten der anderen Partei unmittelbar geltend gemacht werden können.

(2) Die Parteien treffen alle geeigneten Maßnahmen allgemeiner oder besonderer Art zur Erfüllung der Verpflichtungen, die sich aus diesem Abkommen ergeben.

(3) Bei der Ausübung ihrer Rechte im Rahmen dieses Abkommens treffen die Parteien Maßnahmen, die geeignet und ihren Zielen angemessen sind.

(4) Die Parteien unterlassen alle Maßnahmen, welche die Verwirklichung der Ziele dieses Abkommens gefährden würden.

(5) Jede Partei ist für eine ordnungsgemäße Umsetzung dieses Abkommens in ihrem Hoheitsgebiet verantwortlich.

(6) Hat eine Partei Bedenken wegen eines möglichen Verstoßes gegen dieses Abkommen, kann sie die andere Partei um Informationen und Unterstützung ersuchen. Nach Eingang des Ersuchens stellt die andere Partei vorbehaltlich ihrer geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften alle erforderlichen Informationen und Unterstützungsleistungen zur Verfügung.

(7) Dieses Abkommen schließt Konsultationen oder Gespräche zwischen den zuständigen Behörden der Parteien außerhalb des Gemeinsamen Ausschusses, auch in den Bereichen Luftverkehrsentwicklung, Luftsicherheit, Flugsicherheit, Umweltschutz, Sozialpolitik, Flugverkehrsmanagement, Luftverkehrsinfrastruktur, Wettbewerb und Verbraucherschutz, nicht aus. Die Parteien unterrichten den Gemeinsamen Ausschuss über die Ergebnisse der Konsultationen und Gespräche, wenn diese Auswirkungen auf die Auslegung oder Anwendung des Abkommens haben könnten.

(8) Wird in diesem Abkommen auf die Zusammenarbeit zwischen den Parteien, einschließlich, aber nicht beschränkt auf die Bereiche Geschäftsmöglichkeiten,

Luftsicherheit, Flugsicherheit, Umweltschutz, Flugverkehrsmanagement und Verbraucherschutz, Bezug genommen, so bemühen sich die Parteien um eine gemeinsame Grundlage für gemeinsame Maßnahmen zur Weiterentwicklung dieses Abkommens und/oder zur Verbesserung seiner Funktionsweise in den betreffenden Bereichen auf der Grundlage der beiderseitigen Zustimmung.

ARTIKEL 22

Gemeinsamer Ausschuss

(1) Ein Gemeinsamer Ausschuss aus Vertretern der Parteien wird eingesetzt, der die Anwendung dieses Abkommens überwacht und für seine ordnungsgemäße Umsetzung sorgt.

(2) Der Gemeinsame Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

(3) Der Gemeinsame Ausschuss tritt bei Bedarf, mindestens jedoch einmal jährlich, zusammen. Jede Partei kann jederzeit die Einberufung einer Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beantragen. Eine solche Sitzung muss so bald wie möglich stattfinden, spätestens jedoch zwei (2) Monate nach Eingang eines solchen Antrags, soweit von den Parteien nicht anders beschlossen.

(4) Für die Zwecke der ordnungsgemäßen Umsetzung dieses Abkommens wird der Gemeinsame Ausschuss:

a) Informationen, auch über Änderungen von Rechts- und Verwaltungsvorschriften und Strategien der jeweiligen Parteien, die sich auf die Luftverkehrsdienste auswirken könnten, sowie statistische Informationen zum Luftverkehr austauschen;

b) Empfehlungen abgeben und Beschlüsse fassen, sofern dies in diesem Abkommen ausdrücklich vorgesehen ist;

c) die Zusammenarbeit fördern, auch in Fragen der Regulierung;

d) Konsultationen zu allen Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens durchführen, sowie gegebenenfalls zu Fragen des Luftverkehrs, die in internationalen Organisationen, in den Beziehungen zu Drittländern und in multilateralen Vereinbarungen behandelt werden, einschließlich der Prüfung der Frage, ob ein gemeinsamer Ansatz gewählt werden soll;

e) mögliche Bereiche für eine Weiterentwicklung dieses Abkommens erwägen, einschließlich Empfehlungen für Änderungen des Abkommens im Hinblick auf den Beitritt von Drittländern.

(5) Die Empfehlungen und Beschlüsse des Gemeinsamen Ausschusses werden im Konsens zwischen den Parteien angenommen. Die Beschlüsse des Gemeinsamen Ausschusses sind für die Parteien bindend.

ARTIKEL 23

Streitbeilegung und Schiedsverfahren

(1) Unbeschadet des Artikels 4 dieses Abkommens können alle Streitigkeiten über die Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens von den Parteien an den in diesem Artikel vorgesehenen Streitbeilegungsmechanismus verwiesen werden.

(2) Unbeschadet früherer Konsultationen zwischen den Parteien im Rahmen dieses Abkommens notifiziert eine Partei, wenn sie den in diesem Artikel vorgesehenen Streitbeilegungsmechanismus in Anspruch nehmen möchte, der anderen Partei schriftlich ihre Absicht und beantragt eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses zum Zwecke der Konsultation.

(3) Findet die Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses nicht innerhalb von zwei (2) Monaten nach Eingang des im vorstehenden Absatz genannten Antrags oder bis zu dem von den Parteien vereinbarten Zeitpunkt statt oder wird die Streitigkeit im Gemeinsamen Ausschuss nicht innerhalb von sechs (6) Monaten nach dem genannten Ersuchen beigelegt, so kann die Streitigkeit im Einvernehmen der Parteien einer Schiedsperson oder Schiedsstelle zur Entscheidung vorgelegt werden. Können sich die Parteien nicht darauf einigen, die Streitigkeit einer Schiedsperson oder Schiedsstelle zur Entscheidung vorzulegen, wird die Streitigkeit auf Antrag einer der Parteien einem Schiedsverfahren unterworfen.

(4) Unbeschadet des Absatzes 2 dieses Artikels kann die Streitigkeit, wenn eine Partei Maßnahmen ergriffen hat, um die Betriebsgenehmigung oder technischen Zulassungen eines Luftfahrtunternehmens der anderen Partei zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen, mit Auflagen zu versehen oder einzuschränken, unverzüglich einer Schiedsperson oder Schiedsstelle zur Entscheidung vorgelegt oder einem Schiedsverfahren unterworfen werden.

(5) Der Antrag auf Einleitung eines Schiedsverfahrens ist von der das Verfahren einleitenden Partei („einleitende Partei“) schriftlich der anderen Partei („erwidernde Partei“) zu übermitteln. In ihrem Antrag legt die einleitende Partei die zu klärenden Fragen, die in Rede stehende Maßnahme und die Gründe dafür dar, weshalb sie diese Maßnahme als mit den Bestimmungen dieses Abkommens unvereinbar ansieht.

(6) Sofern die einleitende Partei und die erwidernde Partei nichts anderes beschließen, erfolgt die Streitbeilegung durch ein Schiedsgericht aus drei Schiedsrichtern, mit folgendem Ablauf:

a) Innerhalb von sechzig (60) Tagen nach Eingang eines Antrags auf Einleitung eines Schiedsverfahrens bestellen die einleitende Partei und die erwidernde Partei jeweils einen Schiedsrichter. Innerhalb von dreißig (30) Tagen nach der Benennung der beiden Schiedsrichter bestellen die einleitende Partei und die erwidernde Partei einvernehmlich einen dritten Schiedsrichter, der den Vorsitz des Schiedsgerichts übernimmt;

b) hat die einleitende oder die erwidernde Partei keinen Schiedsrichter benannt oder wird der dritte Schiedsrichter nicht gemäß Buchstabe a dieses Absatzes benannt, kann die einleitende oder die erwidernde Partei den Präsidenten des Rates der ICAO ersuchen, den bzw. die erforderlichen Schiedsrichter innerhalb von dreißig (30)

Tagen nach Eingang dieses Ersuchens zu benennen. Handelt es sich bei dem Präsidenten des Rates der ICAO um einen Staatsangehörigen Katars oder eines EU-Mitgliedstaats, nimmt der dienstälteste Vizepräsident dieses Rates, der nicht aus diesem Grund befangen ist, die Benennung vor.

(7) Als Tag der Einsetzung des Schiedsgerichts gilt der Tag, an dem der letzte der drei Schiedsrichter seine Ernennung annimmt.

(8) Das Verfahren wird nach Maßgabe der Geschäftsordnung durchgeführt, die der Gemeinsame Ausschuss vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Artikels und gemäß Artikel 22 Absatz 4 Buchstabe b und Absatz 5 dieses Abkommens so bald wie möglich anzunehmen hat. Bis zur Annahme der Geschäftsordnung des Gemeinsamen Ausschusses legt das Gericht seine eigenen Verfahrensregeln fest.

(9) Auf Antrag der einleitenden Partei kann das Schiedsgericht diese Partei bis zu seiner endgültigen Urteilsfindung ermächtigen, vorübergehende Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, oder die erwidernde Partei auffordern, dies zu tun.

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

(11) Sowohl die einleitende Partei als auch die erwidernde Partei können das Schiedsgericht innerhalb von vierzehn (14) Tagen nach Übermittlung des Zwischenberichts schriftlich ersuchen, spezifische Aspekte des Berichts zu überprüfen. Nach Prüfung der schriftlichen Stellungnahmen der einleitenden Partei und der erwidernden Partei zum Zwischenbericht kann das Schiedsgericht seinen Bericht ändern und weitere Prüfungen vornehmen, die es für zweckdienlich erachtet. Die Feststellungen im endgültigen Schiedsspruch müssen eine ausreichende Erörterung der bei der Zwischenprüfung vorgelegten Argumentation sowie klare Antworten auf die Fragen und Anmerkungen sowohl der einleitenden als auch der erwidernden Partei enthalten.

(12) Binnen einhundertundzwanzig (120) Tagen nach dem Tag seiner Einsetzung teilt das Schiedsgericht den Parteien seinen endgültigen Schiedsspruch mit. Ist das Schiedsgericht der Auffassung, dass es diese Frist nicht einhalten kann, so teilt der Vorsitzende des Schiedsgerichts dies den Parteien schriftlich unter Angabe der Gründe für die Verzögerung sowie des Datums mit, an dem das Schiedsgericht seinen Schiedsspruch zu erlassen beabsichtigt. Das Schiedsgericht erlässt seinen Schiedsspruch unter keinen Umständen später als einhundertundfünfzig (150) Tage nach dem Tag seiner Einsetzung.

(13) Hat eine Partei Maßnahmen ergriffen, um die Betriebsgenehmigung oder technischen Zulassungen eines Luftfahrtunternehmens der anderen Partei zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen, mit Auflagen zu versehen, oder – wenn das Schiedsgericht auf Antrag der einleitenden oder der erwidernden Partei entscheidet, dass der Fall dringend ist – werden die

in den Absätzen 10, 11 und 12 dieses Artikels genannten Fristen halbiert.

(14) Die Parteien können binnen zehn (10) Tagen nach Übermittlung des endgültigen Schiedsspruchs einen Antrag auf Erläuterung desselben stellen; die Erläuterungen müssen binnen fünfzehn (15) Tagen nach einem solchen Antrag vorliegen.

(15) Gelangt das Schiedsgericht zu der Auffassung, dass ein Verstoß gegen dieses Abkommen vorliegt, und folgt die für diesen Verstoß verantwortliche Partei binnen sechzig (60) Tagen nach Vorlage des endgültigen Schiedsspruchs des Gerichts diesem nicht oder gelangt sie mit der anderen Partei innerhalb dieser Frist nicht zu einer für beide Seiten zufriedenstellenden Einigung, kann die andere Partei vergleichbare Vorteile, die sich aus diesem Abkommen ergeben, so lange zurückhalten, bis die für den Verstoß verantwortliche Partei dem endgültigen Schiedsspruch des Gerichts Folge leistet oder die Parteien zu einer für beide Seiten zufriedenstellenden Einigung gelangt sind.

(16) Jede Partei trägt die Kosten für den von ihr benannten Schiedsrichter. Weitere Kosten des Schiedsgerichts tragen die Parteien zu gleichen Teilen.

ARTIKEL 24

Verhältnis zu anderen Übereinkünften

(1) Dieses Abkommen setzt vorbehaltlich der Absätze 2 und 7 die früheren Übereinkünfte und Vereinbarungen zu demselben Gegenstand zwischen den Parteien aus, es sei denn, das Abkommen wird gekündigt.

(2) Bestimmungen in einem früheren Luftverkehrsabkommen oder einer früheren Vereinbarung zwischen einem EU-Mitgliedstaat und Katar über die unter die Artikel 2, 3, 8 und 11 dieses Abkommens fallenden Fragen gelten weiterhin als Bestandteil dieses Abkommens, wenn sie für die betreffenden Luftfahrtunternehmen günstiger und/oder flexibler sind. Alle Rechte und Vorteile, die Luftfahrtunternehmen des betreffenden EU-Mitgliedstaats gemäß diesen Bestimmungen zustehen, kommen allen Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union zugute.

(3) Für die Zwecke des vorstehenden Absatzes werden Streitigkeiten zwischen den Parteien über die Frage, ob die Bestimmungen oder Behandlungen im Rahmen früherer Abkommen oder Vereinbarungen zwischen den Parteien günstiger und/oder flexibler sind, im Rahmen des Streitbeilegungsverfahrens gemäß Artikel 23 dieses Abkommens beigelegt.

(4) Etwaige zusätzliche Verkehrsrechte, die einem EU-Mitgliedstaat nach Inkrafttreten dieses Abkommens von Katar oder umgekehrt gewährt werden könnten, unterliegen diesem Abkommen und dürfen andere Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union nicht diskriminieren. Diese Regelung wird dem Gemeinsamen Ausschuss unverzüglich mitgeteilt.

(5) Der Gemeinsame Ausschuss erstellt und aktualisiert eine informative Liste der in den Absätzen 2 und 4 dieses Artikels genannten Bestimmungen und Regelungen für die Verkehrsrechte.

(6) Treten die Parteien einer multilateralen Übereinkunft bei oder billigen sie einen

Beschluss der ICAO im Bereich des Luftverkehrs, der Belange dieses Abkommens berührt, so beraten sie im Gemeinsamen Ausschuss nach Artikel 22 rechtzeitig, ob dieses Abkommen geändert werden sollte, um solchen Entwicklungen Rechnung zu tragen.

(7) Dieses Abkommen berührt nicht die Gültigkeit und Anwendung bestehender und künftiger Abkommen zwischen den EU-Mitgliedstaaten und Katar in Bezug auf die Gebiete unter ihrer Hoheitsgewalt, die nicht unter die Definition des „Hoheitsgebiets“ in Artikel 1 dieses Abkommens fallen.

ARTIKEL 25

Änderungen

Änderungen dieses Abkommens können von den Parteien nach einer entsprechenden Konsultation im Einklang mit Artikel 22 vereinbart werden. Die Änderungen treten gemäß den Bestimmungen des Artikels 29 dieses Abkommens in Kraft.

ARTIKEL 26

Beitritt neuer Mitgliedstaaten der Europäischen Union

(1) Dieses Abkommen steht Staaten, die nach seiner Unterzeichnung der EU beigetreten sind, zum Beitritt offen.

(2) In diesem Fall erfolgt der Beitritt dieses Mitgliedstaats der Europäischen Union zum Abkommen durch Hinterlegung einer Beitrittsurkunde beim Generalsekretär des Rates der Europäischen Union, der Katar über die Hinterlegung der Beitrittsurkunde und das Datum der Hinterlegung informiert. Der Beitritt dieses Mitgliedstaats der Europäischen Union wird ab dem 30. Tag nach Hinterlegung der Beitrittsurkunde wirksam.

(3) Die Absätze 1, 2, 3 und 7 des Artikels 24 dieses Abkommens gelten entsprechend für bestehende Übereinkünfte und Vereinbarungen, die zum Zeitpunkt des Beitritts eines EU-Mitgliedstaats zu dem Abkommen in Kraft sind.

ARTIKEL 27

Kündigung

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

ARTIKEL 28

Registrierung des Abkommens

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

ARTIKEL 29

Inkrafttreten, vorläufige Anwendung und Verwahrer

(1) Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats in Kraft, der auf den Tag folgt, an dem die Parteien einander den Abschluss der hierfür erforderlichen Gesetzesverfahren notifiziert haben.

(2) Für die Zwecke des Absatzes 1 notifiziert Katar dem Generalsekretär des Rates der Europäischen Union und der Generalsekretär des Rates der Europäischen Union Katar über diplomatische Kanäle.

(3) Ungeachtet des Absatzes 1 vereinbaren die Parteien, dieses Abkommen im Einklang mit ihren internen Verfahren und/oder Rechtsvorschriften ab dem Datum der Unterzeichnung des Abkommens vorläufig anzuwenden.

(4) Der Generalsekretär des Rates der Europäischen Union ist Verwahrer dieses Übereinkommens.

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

Geschehen zu [...] am [...] in zwei Urschriften in bulgarischer, dänischer, deutscher, englischer, estnischer, finnischer, französischer, griechischer, irischer, italienischer, kroatischer, lettischer, litauischer, maltesischer, niederländischer, polnischer, portugiesischer, rumänischer, schwedischer, slowakischer, slowenischer, spanischer, tschechischer, ungarischer und arabischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist. Bei Abweichungen zwischen Sprachfassungen entscheidet der Gemeinsame Ausschuss über die Sprache des zu verwendenden Textes.

Für den Staat Katar

Für die Europäische Union

Für das Königreich Belgien

Für die Republik Bulgarien

Für die Tschechische Republik

Für das Königreich Dänemark

Für die Bundesrepublik Deutschland

Für die Republik Estland

Für Irland

Für die Hellenische Republik

Für das Königreich Spanien

Für die Französische Republik

Für die Republik Kroatien

Für die Italienische Republik

Für die Republik Zypern

Für die Republik Lettland

Für die Republik Litauen

Für das Großherzogtum Luxemburg

Für Ungarn

Für Malta

Für das Königreich der Niederlande

Für die Republik Österreich

Für die Republik Polen

Für die Portugiesische Republik

Für Rumänien

Für die Republik Slowenien

Für die Slowakische Republik

Für die Republik Finnland

Für das Königreich Schweden

ANHANG 1
ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN

1. Unbeschadet des Artikels 2 Absatz 2 dieses Abkommens gelten für die Ausübung der Verkehrsrechte der dritten und vierten Freiheit für Dienste zur Fluggast-, kombinierten Fluggast- und Fracht- und Nurfracht-Beförderung sowie der Verkehrsrechte der fünften Freiheit für Nurfracht-Dienste auf den angegebenen Strecken die Übergangsbestimmungen dieses Anhangs.

2. Die Verkehrsrechte der dritten und vierten Freiheit zwischen Punkten in Katar und Punkten in Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien und den Niederlanden werden gemäß den nachstehenden Nummern 4 bis 8 schrittweise liberalisiert.

3. Die Verkehrsrechte der fünften Freiheit bei Nurfracht-Diensten werden gemäß Absatz 9 schrittweise erhöht, um am Ende des Übergangszeitraums den vereinbarten Anspruch von wöchentlich sieben (7) Frequenzen zu erreichen.

4. Für Dienste in die/aus den unter Nummer 2 genannten EU-Mitgliedstaaten sind die Luftfahrtunternehmen der Parteien berechtigt, ab dem Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens die Verkehrsrechte der dritten und vierten Freiheit entsprechend den in den Tabellen unter den Nummern 7 und 8 als „Ausgangswert“ bezeichneten zu beanspruchenden wöchentlichen Frequenzen und den dazugehörigen Strecken auszuüben.

5. Die Zahl der zu beanspruchenden Frequenzen für Dienste in die/aus den unter Nummer 2 genannten EU-Mitgliedstaaten wird schrittweise erhöht, (siehe nachstehende Tabellen i unter den Nummern 7 und 8). „Stufe 1“ wird am ersten Tag der IATA-Winterflugplanperiode 2020/2021 wirksam, wobei die nachfolgenden Stufen („Stufen 2-5“) jeweils am ersten Tag der IATA-Winterflugplanperioden 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 und 2024/2025 wirksam werden.

6. Ab dem ersten Tag der IATA-Winterflugplanperiode 2024/2025 („Stufe 5“) sind die Luftfahrtunternehmen jeder Partei berechtigt, die Verkehrsrechte der dritten und vierten Freiheit gemäß Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe c dieses Abkommens ohne Strecken-, Kapazitäts- und/oder Frequenzbeschränkungen zwischen Punkten in Katar und Punkten in allen EU-Mitgliedstaaten auszuüben.

7. Für die Dienste der dritten und vierten Freiheit zur Fluggast- und kombinierten Fluggast- und Fracht-Beförderung sind die Luftfahrtunternehmen der Parteien berechtigt, die folgende Zahl wöchentlicher Frequenzen zu betreiben:

a. Zwischen Punkten in Katar und Punkten in Belgien und umgekehrt

Strecken	**Ausgangs-wert**	**Stufe 1**	**Stufe 2**	**Stufe 3**	**Stufe 4**	**Stufe 5**
Zu/von allen Punkten	14	19	24	29	34	Unbeschränkt

b. Zwischen Punkten in Katar und Punkten in Frankreich und umgekehrt

Strecken	Ausgangswert	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4	Stufe 5
Zu/von allen Punkten in Katar und Paris	21	24	27	30	33	Unbeschränkt
Zu/von allen Punkten in Katar und Nizza	7	10	14	17	21	Unbeschränkt
Zu/von allen Punkten in Katar und Lyon	7	10	14	17	21	Unbeschränkt
Zu/von allen anderen Punkten	7	10	14	17	21	Unbeschränkt

c. Zwischen Punkten in Katar und Punkten in Deutschland und umgekehrt

Strecken	Ausgangswert	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4	Stufe 5
Zu/von allen Punkten in Katar und Frankfurt	14	18	21	24	28	Unbeschränkt
Zu/von allen Punkten in Katar und München	14	18	21	24	28	Unbeschränkt
Zu/von allen anderen Punkten	7	11	14	17	21	Unbeschränkt

d. Zwischen Punkten in Katar und Punkten in Italien und umgekehrt

Strecken	Ausgangswert	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4	Stufe 5
Zu/von allen Punkten	81	84	84	89	92	Unbeschränkt

e. Zwischen Punkten in Katar und Punkten in den Niederlanden und umgekehrt

Strecken	Ausgangswert	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4	Stufe 5
Zu/von allen Punkten in Katar und Amsterdam	10	12	14	14	17	Unbeschränkt
Zu/von allen anderen Punkten	7	7	14	17	21	Unbeschränkt

8. Für die Dienste der dritten und vierten Freiheit zur Nurfracht-Beförderung sind die Luftfahrtunternehmen der Parteien berechtigt, die folgende Zahl wöchentlicher Frequenzen zu betreiben:

a. Zwischen Punkten in Katar und Punkten in Belgien und umgekehrt

Strecken	Ausgangs-wert	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4	Stufe 5
Zu/von allen Punkten	35	39	42	45	49	Unbeschränkt

b. Zwischen Punkten in Katar und Punkten in Frankreich und umgekehrt

Strecken	Ausgangs-wert	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4	Stufe 5
Zu/von allen Punkten	7	10	14	17	21	Unbeschränkt

c. Zwischen Punkten in Katar und Punkten in Deutschland und umgekehrt

Strecken	Ausgangs-wert	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4	Stufe 5
Zu/von allen Punkten	10	14	14	17	21	Unbeschränkt

d. Zwischen Punkten in Katar und Punkten in Italien und umgekehrt

Strecken	Ausgangs-wert	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4	Stufe 5
Zu/von allen Punkten	19	21	21	24	28	Unbeschränkt

e. Zwischen Punkten in Katar und Punkten in den Niederlanden und umgekehrt

Strecken	Ausgangs-wert	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4	Stufe 5
Zu/von allen Punkten	10	14	14	17	21	Unbeschränkt

9. Was die Verkehrsrechte der fünften Freiheit für Nurfracht-Dienste betrifft, sind die Luftfahrtunternehmen der Parteien nach Unterzeichnung dieses Abkommens berechtigt, die in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe c dieses Abkommens genannten Rechte auf der Basis von drei (3) wöchentlichen Frequenzen („Ausgangswert“) zwischen jedem Mitgliedstaat der EU und Katar auszuüben. Die Zahl dieser zu beanspruchenden Frequenzen wird schrittweise erhöht (siehe nachstehende Tabelle), bis schließlich insgesamt sieben (7) wöchentliche Frequenzen erreicht sind. „Stufe 1“ wird am ersten Tag der IATA-Winterflugplanperiode 2020/2021 wirksam, wobei die nachfolgenden Stufen („Stufen 2–4“) jeweils am ersten Tag der IATA-Winterflugplanperioden 2021/2022, 2022/2023 und 2023/2024 wirksam werden.

Ausgangswert	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4
3	4	5	6	7

10. Gemäß Artikel 24 Absatz 2 dieses Abkommens kann, wenn die Verkehrsrechte der fünften Freiheit für Nurfracht-Dienste, die vor der Unterzeichnung des Abkommens gewährt wurden, eine andere geografische Abdeckung haben als die in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe c dieses Abkommens, diese geografische Abdeckung anstelle der geografischen Abdeckung gemäß Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe c dieses Abkommens für die vor der Unterzeichnung dieses Abkommens gewährten Frequenzen weiterhin verwendet werden.

ANHANG 2
GEOGRAFISCHE GELTUNG DER VERKEHRSRECHTE DER FÜNFTEN FREIHEIT FÜR NURFRACHT-DIENSTE

ABSCHNITT 1

Der geografische Anwendungsbereich von Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe c Ziffer i Buchstabe B dieses Abkommens umfasst den Kontinent Nord- und Südamerika sowie die umliegenden Inseln, Bermuda, einige der Inseln des Karibischen Meeres sowie die Hawaii-Inseln (einschließlich Midway und Palmyra). Zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Abkommens zählen dazu:

Nordamerika
Kanada, Vereinigte Staaten, Mexiko

Karibische Inseln und Bermuda
Anguilla, Antigua und Barbuda, Bahamas, Barbados, Bermuda, Kaimaninseln, Kuba, Dominica, Dominikanische Republik, Grenada, Haiti, Jamaika, Montserrat, St. Kitts und Nevis, St. Vincent und die Grenadinen, Trinidad und Tobago, Turks- und Caicosinseln, Britische Jungferninseln

Zentralamerika
Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua und Panama

Südamerika
Argentinien, Bolivien, Brasilien, Chile, Ecuador, Guyana, Kolumbien, Paraguay, Peru, Suriname, Uruguay, Venezuela

ABSCHNITT 2

Der geografische Anwendungsbereich von Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe c Ziffer ii Buchstabe B dieses Abkommens umfasst ganz Asien östlich und einschließlich Irans sowie die angrenzenden Inseln, Australien, Neuseeland und die daran angrenzenden Inseln sowie einige Inseln des Pazifischen Ozeans. Zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Abkommens zählen dazu:

Südasien
Afghanistan, Bangladesch, Bhutan, Indien (einschließlich Andaman-Inseln), Malediven, Nepal, Pakistan, Sri Lanka

Zentralasien
Kasachstan, Kirgisistan, Mongolei, Russland, Tadschikistan, Turkmenistan, Usbekistan

Ostasien
China, Hongkong SAR, Japan, Nordkorea, Südkorea, Macau SAR, Taiwan

Südostasien
Brunei Darussalam, Kambodscha, Indonesien, Laos, Malaysia, Myanmar/Birma, Papua-

Neuguinea, Philippinen, Singapur, Thailand und Vietnam.

Asiatisch-pazifischer Raum
Amerikanisch-Samoa, Australien, Weihnachtsinsel, Kokosinseln (Keelinginseln), Cookinseln, Fidschi, Guam, Kiribati, Marshall-Inseln, Mikronesien, Nauru, Neuseeland, Niue, Norfolkinseln, Nördliche Marianen, Palau, Samoa, Salomon-Inseln, Tonga, Tuvalu, Vanuatu.