

## **Gesetzentwurf**

### **der Bundesregierung**

#### **Entwurf eines Gesetzes**

#### **zu dem Abkommen vom 2. Dezember 2010**

#### **zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und Georgien andererseits**

#### **über den Gemeinsamen Luftverkehrsraum**

#### **(Vertragsgesetz EU-Georgien-Luftverkehrsabkommen – EU-GEO-LuftverkAbkG)**

#### **A. Problem und Ziel**

Auf der Grundlage eines am 11. Juni 2009 vom Verkehrsministerrat der Europäischen Union erteilten Mandats hat die Europäische Kommission mit Georgien ein umfassendes Luftverkehrsabkommen verhandelt. Das Abkommen über einen Gemeinsamen Luftverkehrsraum ist am 2. Dezember 2010 von der Europäischen Union, ihren Mitgliedstaaten und Georgien in Brüssel unterzeichnet worden.

Das Abkommen zielt neben der Erweiterung des europäischen Luftverkehrsmarktes aus wirtschaftlichen Gründen – ebenso wie die bereits mit Marokko und Jordanien geschlossenen Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommen – auf die Erhöhung der Sicherheit im internationalen Luftverkehr ab. Inhaltlich lehnt es sich daher an die Europa-Mittelmeer-Luftverkehrsabkommen an. Vergleichbare Abkommen werden mit anderen Partnerstaaten der Europäischen Union im Rahmen der Europäischen Nachbarschaftspolitik verhandelt.

#### **B. Lösung**

Da die Europäische Union für Einzelbereiche der geregelten Materie keine ausschließliche Zuständigkeit besitzt, handelt es sich um ein gemischtes Abkommen, bei dem neben der Europäischen Union auch ihre Mitgliedstaaten Vertragsparteien des Luftverkehrsabkommens mit

Georgien sind. Durch dieses Vertragsgesetz sollen die Voraussetzungen nach Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes für die erforderliche Ratifizierung des Abkommens geschaffen werden.

### **C. Alternativen**

Keine.

### **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Keine Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand.

### **E. Erfüllungsaufwand**

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Kein Erfüllungsaufwand.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Kein Erfüllungsaufwand.

### **F. Weitere Kosten**

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

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**DIE BUNDESKANZLERIN**

Berlin, 24. April 2014

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

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 2. Dezember 2010 zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und Georgien andererseits über den Gemeinsamen Luftverkehrsraum (Vertragsgesetz EU-Georgien-Luftverkehrsabkommen – EU-GEO-LuftverkAbkG)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Der Bundesrat hat in seiner 921. Sitzung am 11. April 2014 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen





**Entwurf****Gesetz****zu dem Abkommen vom 2. Dezember 2010  
zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits  
und Georgien andererseits  
über den Gemeinsamen Luftverkehrsraum  
(Vertragsgesetz EU-Georgien-Luftverkehrsabkommen –  
EU-GEO-LuftverkAbkG)****Vom**

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

**Artikel 1**

Dem in Brüssel am 2. Dezember 2010 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Abkommen über den Gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und Georgien andererseits wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

**Artikel 2**

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, Änderungen des Abkommens und des Anhangs II nach seinem Artikel 26 Absatz 1 und 2, die sich im Rahmen der Ziele des Abkommens halten, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates in Kraft zu setzen.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, Änderungen der Anhänge I, III und IV des Abkommens nach seinem Artikel 26 Absatz 2 durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates in Kraft zu setzen, um die vereinbarten Dienste und festgelegten Strecken und die in Anhang III erwähnten anwendbaren Rechtsvorschriften der Europäischen Union sowie die Liste der in Anhang IV genannten Staaten an Änderungen anzupassen.

(3) Die Bundesregierung wird ermächtigt, die von der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten mit weiteren Ländern der Europäischen Nachbarschaftspolitik unterzeichneten Abkommen über den Gemeinsamen Luftverkehrsraum durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates in Kraft zu setzen, soweit sich diese Luftverkehrsabkommen innerhalb des Inhalts und Zwecks des in Artikel 1 bezeichneten Luftverkehrsabkommens halten.

(4) Die Absätze 1 und 2 gelten für Änderungen der nach Absatz 3 durch Rechtsverordnung in Kraft gesetzten Abkommen und ihrer Anhänge entsprechend.

**Artikel 3**

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

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 29 Absatz 1 Satz 1 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

## **Begründung zum Vertragsgesetz**

### **Zu Artikel 1**

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

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 105 Absatz 3 in Verbindung mit Artikel 106 Absatz 2 Nummer 4 und Absatz 3 des Grundgesetzes erforderlich, da die in Artikel 10 des Abkommens vorgesehenen Vergünstigungen auch die Einfuhrumsatz- und die Biersteuer berühren, deren Aufkommen den Ländern ganz oder teilweise zufließt.

Das Luftverkehrsabkommen wird in der Bundesrepublik Deutschland und einigen anderen Vertragsstaaten auf administrativer Ebene im Einklang mit den innerstaatlichen Rechtsvorschriften seit dem 24. Juni 2011 vorläufig angewendet.

Die Europäische Union besitzt für Einzelbereiche der geregelten Materie keine ausschließliche Zuständigkeit. Es handelt sich um ein gemischtes Abkommen, bei dem neben der Europäischen Union auch ihre Mitgliedstaaten Vertragsparteien des Luftverkehrsabkommens mit Georgien sind. Zu seinem Inkrafttreten bedarf das Abkommen der innerstaatlichen Umsetzung.

### **Zu Artikel 2**

#### **Zu Absatz 1**

Ziel des Absatzes 1 ist es, den Gesetzgeber zu entlasten und auf Änderungen des Abkommens kurzfristig reagieren zu können. Dadurch wird ermöglicht, dass Änderungen des Abkommens und des Anhangs II ohne großen Regelungsaufwand in Kraft gesetzt werden können, sofern sie sich im Rahmen der Ziele des Abkommens halten. Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 80 Absatz 2 vierte Alternative des Grundgesetzes erforderlich, da Änderungen des Abkommens und der Übergangsbestimmungen nach Anhang II des Abkommens die Vorschriften betreffen können, welche die Zustimmungsbedürftigkeit des Vertragsgesetzes auslösen.

#### **Zu Absatz 2**

Durch Absatz 2 wird nach der Ausnahmeregelung des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes („vorbehaltlich anderer bundesgesetzlicher Vorschriften“) von der Erforderlichkeit der Zustimmung des Bundesrates nach Artikel 80 Absatz 2 vierte Alternative des Grundgesetzes abgesehen. Denn die Regelungen der Anhänge I, III und IV des Abkommens betreffen nicht die Vorschriften, welche die Zustimmungsbedürftigkeit des Vertragsgesetzes auslösen. Hierdurch soll der Bundesrat entlastet werden.

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

Anhang III konkretisiert die für die Vertragsparteien maßgeblichen Rechtsvorschriften, auf die in verschiedenen Artikeln des Abkommens Bezug genommen wird. Bei den Rechtsvorschriften handelt es sich um Rechtsakte der Europäischen Union, die für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union bereits rechtsverbindlich sind. Mit Aufnahme der Rechtsvorschriften in Anhang III des Abkommens werden diese Bestandteil des Abkommens und gelten insofern auch für Georgien. Die Rechtsvorschriften regeln die gegenwärtigen Umstände des Luftverkehrs auf europäischer Ebene. Mit Änderungen in den von dem Abkommen geregelten Bereichen ist zu rechnen. Die Ermächtigung zum Inkrafttreten der Änderungen des Anhangs III gewährleistet, dass die Geltung der geänderten und/oder neuen Rechtsvorschriften der Europäischen Union auch

im Verhältnis zu Georgien schnellstmöglich Rechtsverbindlichkeit erlangen. Damit ist im Rahmen des Luftverkehrs sichergestellt, dass alle Vertragsparteien denselben Rechtsvorschriften unterliegen.

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

### **Zu Absatz 3**

Das Abkommen fällt in den Rahmen der Europäischen Nachbarschaftspolitik (ENP) der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten mit ihren Nachbarländern. Diese lässt sich in die südliche und östliche ENP unterteilen. Die südliche ENP umfasst unter anderem die Mittelmeeranrainerstaaten (sogenannte Euromed-Länder). Georgien zählt zu den Ländern der „östlichen ENP“ (Armenien, Aserbaidschan, Belarus, Georgien, Republik Moldau, Ukraine).

Der Abschluss inhaltlich gleicher Luftverkehrsabkommen mit weiteren Ländern der ENP ist von der Kommission beabsichtigt. Zur Entlastung des Gesetzgebers sollen Luftverkehrsabkommen der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten mit derartigen Staaten durch Rechtsverordnung der Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates in Kraft gesetzt werden. Die Rechtsverordnungen sind dabei in ihrem Ausmaß an den Inhalt und Zweck des vorliegenden Abkommens gebunden.

### **Zu Absatz 4**

Absatz 4 betrifft die Rechtsverordnungen, die zukünftig – zur Umsetzung weiterer im Rahmen der ENP geschlossener Luftverkehrsabkommen – gemäß Absatz 3 erlassen werden. Auch im Rahmen dieser zukünftigen Abkommen sind Änderungen der Abkommen und ihrer Anhänge wahrscheinlich. Absatz 4 ermächtigt die Bundesregierung dazu, die notwendigen Änderungen der Abkommen, entsprechend den Absätzen 1 und 2, je nach Änderung entweder mit oder ohne Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung in Kraft zu setzen.

### **Zu Artikel 3**

Absatz 1 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes entsprechend den Anforderungen von Artikel 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes. Der Zeitpunkt, zu dem das Luftverkehrsabkommen nach seinem Artikel 29 Absatz 1 Satz 1 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist gemäß Absatz 2 im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

### **Schlussbemerkung**

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

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

## Abkommen über den Gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten und Georgien

Das Königreich Belgien,  
die Republik Bulgarien,  
die Tschechische Republik,  
das Königreich Dänemark,  
die Bundesrepublik Deutschland,  
die Republik Estland,  
Irland,  
die Hellenische Republik,  
das Königreich Spanien,  
die Französische Republik,  
die Italienische Republik,  
die Republik Zypern,  
die Republik Lettland,  
die Republik Litauen,  
das Großherzogtum Luxemburg,  
die Republik Ungarn,  
Malta,  
das Königreich der Niederlande,  
die Republik Österreich,  
die Republik Polen,  
die Portugiesische Republik,  
Rumänien,  
die Republik Slowenien,  
die Slowakische Republik,  
die Republik Finnland,  
das Königreich Schweden,  
das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland,  
Parteien des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, im Folgenden die „Mitgliedstaaten“, und  
die Europäische Union  
einerseits und  
Georgien, im Folgenden „Georgien“,  
andererseits

in der Erwägung, dass am 22. April 1996 ein Abkommen über Partnerschaft und Zusammenarbeit zwischen den Europäischen Gemeinschaften und ihren Mitgliedstaaten einerseits und Georgien andererseits in Luxemburg unterzeichnet wurde,

von dem Wunsche geleitet, einen gemeinsamen Luftverkehrsraum zu schaffen, beruhend auf beiderseitigem Zugang zu den Luftverkehrsmärkten der Parteien bei gleichen Wettbewerbsbedingungen und Einhaltung derselben Vorschriften, auch in den Bereichen Flugsicherheit, Luftsicherheit, Flugverkehrsmanagement, soziale Aspekte und Umwelt,

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

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

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

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

in Anerkennung der Tatsache, dass eine vollständige Einhaltung der Regeln des gemeinsamen Luftverkehrsraums die Parteien dazu berechtigt, dessen umfassende Vorteile auszuschöpfen, einschließlich des offenen Marktzugangs und der Maximierung der Vorteile für die Verbraucher, Branchen und Arbeitnehmer beider Parteien,

in Anerkennung der Tatsache, dass die Schaffung des gemeinsamen Luftverkehrsraums und die Durchführung der für ihn geltenden Vorschriften nicht ohne Übergangsvorkehrungen erreicht werden kann, wo nötig,

in Anerkennung der Bedeutung einer angemessenen Unterstützung in dieser Hinsicht,

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

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

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



von dem Wunsche geleitet, gleiche Wettbewerbsbedingungen für Luftfahrtunternehmen zu gewährleisten und ihren Luftfahrtunternehmen faire und gleiche Chancen zur Erbringung vereinbarter Luftverkehrsdienste einzuräumen,

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

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

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

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

sind wie folgt übereingekommen:

### Artikel 1

#### Begriffsbestimmungen

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

1. „vereinbarte Dienste“ und „festgelegte Strecken“ den internationalen Luftverkehr gemäß Artikel 2 (Gewährung von Rechten) und Anhang I dieses Abkommens;
2. „Abkommen“ das vorliegende Abkommen, seine Anhänge sowie alle diesbezüglichen Änderungen;
3. „Luftverkehr“ öffentlich angebotene entgeltliche Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post mit Luftfahrzeugen, entweder getrennt oder zusammen, einschließlich – um Zweifel auszuschließen – Linien- und Charterluftverkehr sowie Nurfracht-Dienste;
4. „zuständige Behörden“ die Regierungsbehörden oder -stellen, die für die Verwaltungsfunktionen im Rahmen dieses Abkommens zuständig sind;
5. „Eignung“ das Kriterium, ob ein Luftfahrtunternehmen zur Durchführung internationaler Luftverkehrsdienste geeignet ist, das heißt über eine ausreichende Finanzfähigkeit und angemessene Managementenerfahrung verfügt und zur Einhaltung der Rechtsvorschriften, Bestimmungen und Anforderungen, die für den Betrieb solcher Dienste gelten, disponiert ist;
6. „Staatszugehörigkeit“ das Kriterium, ob ein Luftfahrtunternehmen Anforderungen hinsichtlich Punkten wie Eigentum, wirksame Kontrolle und Hauptgeschäftssitz erfüllt;
7. „ICAO-Abkommen“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, einschließlich
  - a) aller Änderungen, die gemäß Artikel 94 Absatz a des ICAO-Abkommens in Kraft getreten sind und sowohl von Georgien als auch dem Mitgliedstaat oder den Mitgliedstaaten der Europäischen Union ratifiziert wurden, sowie
  - b) aller Anhänge oder diesbezüglichen Änderungen, die gemäß Artikel 90 des ICAO-Abkommens angenommen wurden, soweit diese Anhänge oder Änderungen zu einem gegebenen Zeitpunkt sowohl für Georgien als auch den betreffenden Mitgliedstaat oder die betreffenden Mitgliedstaaten der Europäischen Union gelten;
8. „Recht der 5. Freiheit“ das Recht oder Vorrecht, das ein Staat („gewährender Staat“) den Luftfahrtunternehmen eines anderen Staates („Empfängerstaat“) gewährt, internationale Luftverkehrsdienste zwischen dem Gebiet des gewährenden Staates und dem Gebiet eines Drittstaates durchzuführen, vorbehaltlich der Bedingung, dass diese Luftverkehrsdienste im Gebiet des Empfängerstaates beginnen oder enden;
9. „Vollkosten“ die Kosten der Dienstleistung zuzüglich einer angemessenen Gebühr für Verwaltungsgemeinkosten, und – soweit zutreffend – etwaige anwendbare Gebühren für Umweltkosten, soweit diese ohne Ansehen der Nationalität angewandt werden;
10. „internationaler Luftverkehr“ Luftverkehr, der durch den Luftraum über dem Gebiet von mehr als einem Staat führt,
11. „Übereinkommen über den gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraum“ das multilaterale Übereinkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten, der Republik Albanien, Bosnien und Herzegowina, der Republik Kroatien, der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien, der Republik Island, der Republik Montenegro, dem Königreich Norwegen, der Republik Serbien und der Übergangsverwaltung der Vereinten Nationen in Kosovo<sup>1</sup> zur Schaffung eines gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums;
12. „Euromed-Land“ jedes Mittelmeerland, das an der europäischen Nachbarschaftspolitik beteiligt ist (zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Abkommens Marokko, Algerien, Tunesien, Libyen, Ägypten, Libanon, Jordanien, Israel, die palästinensischen Gebiete, Syrien und die Türkei);
13. „Staatsangehöriger“ jede Person mit georgischer Staatsangehörigkeit für die georgische Seite, oder mit der Staatsangehörigkeit eines Mitgliedstaates für die europäische Seite, oder jede nichtnatürliche Person, sofern im Fall juristischer Personen für die georgische Seite die wirksame Kontrolle, sei es direkt oder durch Mehrheitsbeteiligung, stets bei Personen mit georgischer Staatsangehörigkeit und für die europäische Seite bei Personen oder juristischen Personen mit der Staatsangehörigkeit eines Mitgliedstaates oder eines der in Anhang IV aufgeführten Drittstaaten liegt;
14. „Betriebsgenehmigungen“ im Fall der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten die Betriebsgenehmigungen und sonstigen einschlägigen Dokumente oder Bescheinigungen, die nach den einschlägigen geltenden EU-Rechtsvorschriften erteilt wurden, und im Fall georgischer Genehmigungen, Bescheinigungen oder Erlaubnisse solche, die nach den einschlägigen geltenden georgischen Rechtsvorschriften erteilt wurden;
15. „Vertragsparteien“ die Europäische Union oder ihre Mitgliedstaaten bzw. die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten, entsprechend ihren jeweiligen Befugnissen (die europäische Seite) auf der einen Seite und Georgien auf der anderen Seite (die georgische Seite);
16. „Preis“
  - i) „Flugpreise“, die für die Beförderung von Fluggästen und Gepäck im Flugverkehr an Luftfahrtunternehmen oder deren Bevollmächtigte oder an andere Flugscheinverkäufer zu zahlen sind, sowie etwaige Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich des Entgelts und der Bedingungen, die Agenturen und anderen Hilfsdiensten geboten werden, und
  - ii) „Luftfrachtraten“, die für die Beförderung von Fracht zu zahlen sind, sowie die Bedingungen, unter denen diese Preise gelten, einschließlich des Entgelts und der Bedingungen, die Agenturen und anderen Hilfsdiensten geboten werden.

<sup>1</sup> Gemäß Resolution des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen 1244 vom 10. Juni 1999.

Diese Begriffsbestimmung deckt, wo anwendbar, auch die Bodenbeförderung in Verbindung mit internationalem Luftverkehr sowie die Bedingungen, denen ihre Anwendung unterliegt, ab;

17. „Hauptgeschäftssitz“ die Hauptverwaltung oder den eingetragenen Sitz eines Luftfahrtunternehmens im Gebiet der Vertragspartei, wo die wichtigsten Finanzfunktionen und die betriebliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen, einschließlich der Leitungsaufgaben zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, ausgeübt werden;
18. „gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen“ Verpflichtungen, die Luftfahrtunternehmen auferlegt werden, um für eine bestimmte Strecke eine Mindestbedienung im Linienflugverkehr zu gewährleisten, die in Bezug auf Kontinuität, Regelmäßigkeit, Preisgestaltung und Mindestkapazität festen Standards genügt, die Luftfahrtunternehmen unter rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht einhalten würden. Luftfahrtunternehmen können von der betreffenden Vertragspartei einen Ausgleich für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erhalten;
19. „Subvention“ jeden finanziellen Beitrag, der von Behörden, einer regionalen Einrichtung oder einer anderen öffentlichen Stelle gewährt wird, d. h. wenn
  - a) mit den Maßnahmen einer Regierung, einer regionalen Behörde oder einer anderen öffentlichen Stelle eine direkte Übertragung von Mitteln verbunden ist, z. B. Zuschüsse, Darlehen und Kapitalzufuhren, potenzielle direkte Übertragungen von Geldern an das Unternehmen oder die Übernahme von Verbindlichkeiten des Unternehmens wie Darlehensbürgschaften, Kapitalzufuhren, Beteiligungen, Schutz vor Insolvenz oder Versicherung;
  - b) eine Regierung, eine regionale Behörde oder andere öffentliche Stelle auf normalerweise zu entrichtende Beiträge verzichtet, diese nicht erhebt oder unangemessen kürzt;
  - c) eine Regierung, eine regionale Behörde oder andere öffentliche Stelle Waren oder Dienstleistungen, die nicht zur allgemeinen Infrastruktur gehören, zur Verfügung stellt oder Waren oder Dienstleistungen des Unternehmens kauft, oder
  - d) eine Regierung, eine regionale Behörde oder andere öffentliche Stelle Zahlungen an einen Fördermechanismus leistet oder eine private Einrichtung mit der Wahrnehmung einer oder mehrerer der in a bis c genannten Aufgaben, die normalerweise der Regierung obliegen, beauftragt oder dazu anweist und sich diese Praktiken in keiner Weise von den Praktiken unterscheidet, die normalerweise von Regierungen ausgeübt werden;

und dadurch ein Vorteil gewährt wird;

20. „SESAR“ die technische Umsetzung des einheitlichen europäischen Luftraums, die eine koordinierte, synchronisierte Forschung, Entwicklung und Indienststellung der neuen Generationen von Systemen für das Flugverkehrsmanagement vorsieht;
21. „Gebiet“ für Georgien die Landgebiete und daran angrenzende Hoheitsgewässer unter seiner Souveränität, seinem Schutz oder Mandat, und für die Europäische Union die Landgebiete (Festland und Inseln), Binnengewässer und Hoheitsgewässer, auf die der Vertrag über die Europäische Union und der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union Anwendung finden unter den in diesen Verträgen sowie etwaigen Nachfolgeinstrumenten festgelegten Bedingungen. Die Anwendung dieses Abkommens auf den Flughafen Gibraltar erfolgt unbeschadet der Rechtsstandpunkte des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs in der strittigen Frage der Souveränität über das Gebiet, auf dem sich der Flughafen befindet, und des fortwährenden Ausschlusses des Flughafens Gibraltar von den Luftverkehrsmaßnahmen der Europäischen Union, wie sie

am 18. September 2006 zwischen den Mitgliedstaaten gelten, gemäß der am 18. September 2006 in Cordoba vereinbarten Ministererklärung zum Flughafen von Gibraltar;

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

## Titel I

### Wirtschaftliche Bestimmungen

#### Artikel 2

##### Gewährung von Rechten

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

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

(2) Aus diesem Abkommen können nicht abgeleitet werden:

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

#### Artikel 3

##### Genehmigung

(1) Bei Eingang von Anträgen von Luftfahrtunternehmen der einen Vertragspartei für Betriebsgenehmigungen erteilen die zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei die entsprechenden Genehmigungen mit möglichst geringer verfahrensbedingter Zeitverzögerung, wenn

- a) im Fall eines Luftfahrtunternehmens Georgiens
  - das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz in Georgien hat und über eine gültige Betriebsgenehmigung in Übereinstimmung mit den geltenden Rechtsvorschriften Georgiens verfügt und
  - die effektive Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen von Georgien ausgeübt und aufrechterhalten wird und
  - sofern nach Artikel 6 (Investitionen) nichts anderes bestimmt ist, das Luftfahrtunternehmen direkt oder mehrheitlich im Eigentum Georgiens und/oder seiner Staatsangehörigen steht und der effektiven Kontrolle Georgiens und/oder seiner Staatsangehörigen unterliegt;
- b) im Fall eines Luftfahrtunternehmens der Europäischen Union
  - das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats hat, in dem der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union gilt, und über eine gültige Betriebsgenehmigung verfügt und

- der für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberscheins zuständige Mitgliedstaat die effektive Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen ausübt und diese aufrechterhält und die zuständige Behörde eindeutig angegeben ist und
  - sofern nach Artikel 6 (Investitionen) nichts anderes bestimmt ist, das Luftfahrtunternehmen direkt oder mehrheitlich im Eigentum von Mitgliedstaaten und/oder Staatsangehörigen von Mitgliedstaaten oder von anderen in Anhang IV aufgeführten Staaten und/oder Staatsangehörigen dieser anderen Staaten steht,
- c) das Luftfahrtunternehmen die Bedingungen erfüllt, die nach den Rechtsvorschriften vorgeschrieben sind, die von der für den Betrieb des Luftverkehrs zuständigen Behörde üblicherweise angewendet werden, und
- d) die Bestimmungen in Artikel 14 (Flugsicherheit) und Artikel 15 (Luftsicherheit) eingehalten und angewendet werden.

#### Artikel 4

##### Gegenseitige Anerkennung der Regulierungsfeststellungen hinsichtlich Eignung, Eigentum und Kontrolle von Luftfahrtunternehmen

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

- a) Falls die zuständigen Behörden der empfangenden Vertragspartei nach Empfang des Genehmigungsantrags eines Luftfahrtunternehmens oder nach Erteilung einer entsprechenden Genehmigung besonderen Anlass für Bedenken haben, dass trotz der Feststellung durch die zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei die in Artikel 3 (Genehmigung) für die Erteilung von Genehmigungen festgelegten Bedingungen nicht erfüllt sind, haben sie diese Behörden unverzüglich zu informieren und fundierte Begründungen für ihre Bedenken anzugeben. In diesem Fall kann jede Partei um Konsultationen, die Vertreter der betreffenden zuständigen Behörden einschließen können, und/oder zusätzliche einschlägige Informationen ersuchen, und solchen Ersuchen ist so bald wie möglich stattzugeben. Wird die Angelegenheit keiner Lösung zugeführt, kann jede Vertragspartei den Gemeinsamen Ausschuss damit befassen, der nach Artikel 22 (Gemeinsamer Ausschuss) eingesetzt wurde.
- b) Dieser Artikel deckt nicht die Anerkennung von Feststellungen bezüglich folgender Bereiche ab:
- Flugsicherheitsbescheinigungen oder -genehmigungen,
  - Luftsicherheitsvorkehrungen oder
  - Versicherungsschutz.

#### Artikel 5

##### Verweigerung, Widerruf, Aussetzung oder Einschränkung von Genehmigungen

(1) Die zuständigen Behörden beider Vertragsparteien können Betriebsgenehmigungen verweigern, widerrufen, aussetzen oder einschränken oder den Betrieb von Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Vertragspartei anderweitig aussetzen oder beschränken, wenn

- a) im Fall eines Luftfahrtunternehmens Georgiens
- das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz nicht in Georgien hat oder über keine gültige Betriebslaubnis in Übereinstimmung mit den geltenden Rechtsvorschriften Georgiens verfügt oder

- die wirksame gesetzliche Kontrolle über das Luftfahrtunternehmen nicht von Georgien ausgeübt und aufrechterhalten wird oder
  - sofern nach Artikel 6 (Investitionen) nichts anderes bestimmt ist, das Luftfahrtunternehmen nicht direkt oder mehrheitlich im Eigentum Georgiens und/oder seiner Staatsangehörigen steht und nicht der effektiven Kontrolle Georgiens und/oder seiner Staatsangehörigen unterliegt;
- b) im Fall eines Luftfahrtunternehmens der Europäischen Union
- das Luftfahrtunternehmen seinen Hauptgeschäftssitz nicht im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats hat, in dem der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union gilt, oder über keine gültige Betriebsgenehmigung verfügt oder
  - die effektive Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen nicht von dem für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberscheins zuständigen Mitgliedstaat ausgeübt und aufrechterhalten wird oder die zuständige Behörde nicht eindeutig angegeben ist oder
  - sofern nach Artikel 6 (Investitionen) nichts anderes bestimmt ist, das Luftfahrtunternehmen nicht direkt oder mehrheitlich im Eigentum und unter der effektiven Kontrolle von Mitgliedstaaten und/oder Staatsangehörigen von Mitgliedstaaten oder von anderen in Anhang IV aufgeführten Staaten und/oder Staatsangehörigen dieser anderen Staaten steht,
- c) das betreffende Luftfahrtunternehmen die in Artikel 7 (Einhaltung von Rechtsvorschriften) genannten Rechts- und Verwaltungsvorschriften nicht eingehalten hat oder
- d) die Bestimmungen in Artikel 14 (Flugsicherheit) und Artikel 15 (Luftsicherheit) nicht eingehalten und angewendet werden oder
- e) eine Vertragspartei die Feststellung nach Artikel 8 (Wettbewerbliches Umfeld) getroffen hat, dass die Bedingungen für ein wettbewerbliches Umfeld nicht erfüllt sind.

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

(3) Keine Vertragspartei darf ihre in diesem Artikel festgelegten Rechte nutzen, um Genehmigungen oder Erlaubnisse eines Luftfahrtunternehmens einer Vertragspartei aus dem Grund zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken, dass das Mehrheitseigentum und/oder die effektive Kontrolle des Luftfahrtunternehmens bei einer oder mehreren Vertragsparteien des Übereinkommens über den gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraum oder deren Staatsangehörigen liegt, sofern durch die betreffende Vertragspartei oder Vertragsparteien des Übereinkommens über den gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraum Gegenseitigkeit gewährt wird.

#### Artikel 6

##### Investitionen

Ungeachtet Artikel 3 (Genehmigungen) und Artikel 5 (Verweigerung, Widerruf, Aussetzung und Einschränkung von Genehmigungen) ist das Mehrheitseigentum an einem Luftfahrtunternehmen Georgiens oder die effektive Kontrolle darüber durch Mitgliedstaaten oder deren Staatsangehörige oder das Mehrheitseigentum an einem Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union oder die effektive Kontrolle darüber durch Georgien oder seine Staatsangehörigen nach vorherigem Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses, der nach Artikel 22 Absatz 2 (Gemeinsamer Ausschuss) eingesetzt wurde, erlaubt.

In diesem Beschluss sind die Bedingungen anzugeben, die für die Erbringung der vereinbarten Dienste im Rahmen dieses Abkommens und für Dienste zwischen Drittstaaten und den Ver-

tragsparteien gelten. Die Bestimmungen von Artikel 22 Absatz 8 (Gemeinsamer Ausschuss) gelten für diese Art von Beschlüssen nicht.

#### Artikel 7

##### Einhaltung von Rechtsvorschriften

(1) Bei Flügen in das, in dem und aus dem Gebiet einer Vertragspartei sind die dort anwendbaren Rechtsvorschriften betreffend den Einflug in ihr Gebiet oder den Ausflug aus ihrem Gebiet der im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge oder betreffend den Betrieb und den Verkehr dieser Luftfahrzeuge von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei zu beachten.

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

#### Artikel 8

##### Wettbewerbliches Umfeld

(1) Die Vertragsparteien bekräftigen, dass es ihr gemeinsames Ziel ist, ein Umfeld mit fairen Wettbewerbsbedingungen für die Erbringung von Luftverkehrsdiensten zu schaffen. Die Vertragsparteien erkennen an, dass ein lauterer Wettbewerb zwischen Luftfahrtunternehmen am ehesten möglich ist, wenn die Luftfahrtunternehmen auf einer vollständig marktwirtschaftlichen Grundlage betrieben und nicht subventioniert werden.

(2) Im Anwendungsbereich dieses Abkommens ist unbeschadet besonderer Bestimmungen des Abkommens jegliche Diskriminierung auf Grund der Nationalität verboten.

(3) Staatliche Beihilfen, die den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, indem sie bestimmte Unternehmen oder bestimmte Luftfahrterzeugnisse oder -dienste bevorzugen, sind mit der ordnungsgemäßen Durchführung des Abkommens unvereinbar, insoweit sie den Handel zwischen den Vertragsparteien im Luftfahrtbereich beeinträchtigen können.

(4) Praktiken, die diesem Artikel zuwiderlaufen, werden auf der Grundlage von Kriterien bewertet, die sich aus der Anwendung der in der Europäischen Union geltenden Wettbewerbsregeln ergeben, insbesondere aus Artikel 107 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und aus Auslegungsinstrumenten, die von den Organen der Europäischen Union erlassen wurden.

(5) Stellt eine Vertragspartei fest, dass Bedingungen im Gebiet der anderen Vertragspartei bestehen, insbesondere aufgrund einer Subvention, die die fairen und einheitlichen Wettbewerbschancen ihrer Luftfahrtunternehmen beeinträchtigen, kann sie ihre Beobachtungen der anderen Vertragspartei vorlegen. Sie kann ferner gemäß Artikel 22 (Gemeinsamer Ausschuss) eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beantragen. Die Konsultationen müssen innerhalb von 30 Tagen ab dem Eingang eines solchen Antrags aufgenommen werden. Wird innerhalb von 30 Tagen nach Aufnahme der Konsultationen keine zufriedenstellende Einigung erzielt, so berechtigt dies die Vertragspartei, die die Konsultationen beantragt hat, Maßnahmen zu treffen, um die Genehmigungen für die Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei im Einklang mit Artikel 5 (Verweigerung, Widerruf, Aussetzung oder Einschränkung von Genehmigungen) zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen oder mit geeigneten Auflagen zu versehen.

(6) Die in Absatz 5 genannten Maßnahmen müssen zweckmäßig und verhältnismäßig sein und sich bezüglich Umfang und Dauer auf das unbedingt notwendige Maß beschränken. Sie dür-

fen nur auf die Luftfahrtunternehmen gerichtet sein, die durch eine Subvention oder die in diesem Artikel genannten Bedingungen begünstigt werden, und präjudizieren nicht das Recht der Vertragsparteien, Maßnahmen nach Artikel 24 (Schutzmaßnahmen) zu ergreifen.

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

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

#### Artikel 9

##### Kommerzielle Möglichkeiten

Vertretungen von Luftfahrtunternehmen

(1) Die Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien haben das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei Büros zur Verkaufsförderung sowie zum Verkauf ihrer Dienstleistungen und damit zusammenhängenden Tätigkeiten zu errichten.

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

Bodenabfertigung

(3)

a) Unbeschadet des folgenden Buchstabens b hat jedes Luftfahrtunternehmen im Hinblick auf die Bodenabfertigung im Gebiet der anderen Vertragspartei das Recht,

- i) seine eigene Bodenabfertigung durchzuführen („Selbstabfertigung“) oder nach Wahl
- ii) für die gesamte oder einen Teil der Bodenabfertigung eine Auswahl unter den im Wettbewerb stehenden Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten zu treffen, soweit diese Anbieter aufgrund der Rechtsvorschriften der betreffenden Vertragspartei Zugang zum Markt haben und auf dem Markt vertreten sind.

b) Bei folgenden Kategorien von Bodenabfertigungsdiensten, d. h. Gepäckabfertigung, Vorfelddienste, Betankungsdienste, Fracht- und Postabfertigung im Hinblick auf die Beförderung von Fracht und Post zwischen dem Abfertigungsgebäude und dem Luftfahrzeug, unterliegen die unter Buchstabe a Ziffer (i) und (ii) aufgeführten Rechte lediglich Beschränkungen in Bezug auf räumliche oder betriebliche Notwendigkeiten im Einklang mit den im Gebiet der anderen Vertragspartei geltenden Rechtsvorschriften. Wo aufgrund solcher Beschränkungen eine Selbstabfertigung ausgeschlossen ist und kein effektiver Wettbewerb zwischen Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten besteht, müssen alle derartigen Dienste allen Luftfahrtunternehmen auf gleicher Grundlage und in nichtdiskriminierender Weise zur Verfügung stehen; die Preise für diese Dienstleistungen dürfen nicht über die Vollkosten einschließlich einer angemessenen Kapitalrendite nach Abschreibung hinausgehen.

Verkäufe, Ausgaben vor Ort und Zahlungsverkehr

(4) Jedes Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei kann sich am Verkauf von Flugbeförderungsleistungen im Gebiet der anderen Vertragspartei unmittelbar und/oder nach Ermessen des Unternehmens durch seine Agenten oder sonstige von dem Luftfahrtunternehmen ernannten Vermittler oder über das Internet

beteiligen. Jedes Luftfahrtunternehmen hat das Recht, derartige Beförderungsleistungen zu verkaufen, und jedermann steht es frei, derartige Beförderungsleistungen in der Währung des betreffenden Gebiets oder in frei konvertierbarer Währung entsprechend den örtlichen Währungsverordnungen zu kaufen.

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

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

#### Kooperationsvereinbarungen

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

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

sofern (i) alle Beteiligten derartiger Vereinbarungen über die zugrundeliegende Genehmigung für die entsprechende Strecke verfügen und (ii) die Vereinbarungen die Auflagen hinsichtlich Sicherheit und Wettbewerb erfüllen, die üblicherweise auf solche Vereinbarungen Anwendung finden. Beim Verkauf von Personenbeförderungsdiensten im Rahmen des Code-Sharing ist der Käufer an der Verkaufsstelle oder auf jeden Fall vor dem Einsteigen darüber zu unterrichten, welcher Beförderungsanbieter die einzelnen Abschnitte der Beförderung durchführt.

(8)

- a) Bei Personenbeförderungsdiensten werden Bodenbeförderungsanbieter nicht einzig mit der Begründung den Rechtsvorschriften für den Luftverkehr unterworfen, dass diese Bodenbeförderung von einem Luftfahrtunternehmen unter seinem Namen angeboten wird. Bodenbeförderungsanbieter können nach ihrem Ermessen Kooperationsvereinbarungen schließen. Bei Entscheidungen über eine spezifische Vereinbarung können Bodenbeförderungsanbieter unter anderem Verbraucherinteressen sowie technische, wirtschaftliche, räumliche und kapazitätsbezogene Sachzwänge in ihre Erwägungen einbeziehen.
- b) Ungeachtet sonstiger Bestimmungen dieses Abkommens dürfen Luftfahrtunternehmen und indirekte Anbieter von Frachtbeförderungen der Vertragsparteien ohne Einschränkung in Verbindung mit dem Luftverkehr jede Bodenbeförderung von Fracht nach oder von beliebigen Punkten in den Gebieten von Georgien und der Europäischen Union oder in Drittländern einsetzen, einschließlich der Beförderung nach und von allen Flughäfen mit Zolleinrichtungen und gegebenenfalls einschließlich des Rechts, Fracht unter Zollverschluss unter Beachtung der anwendbaren Rechtsvorschriften zu befördern. Diese Fracht, gleichviel, ob auf dem Boden- oder Luftweg befördert, hat Zugang zur Abfertigung durch die Zollbehörden und zu Zolleinrichtungen am Flughafen. Die Luftfahrtunternehmen können wählen, ob sie die Bodenbeförderung selbst durchführen oder ob sie sie im Rahmen von

Vereinbarungen mit anderen Bodenverkehrsträgern durchführen lassen, einschließlich der Bodenbeförderung durch andere Luftfahrtunternehmen und durch indirekte Anbieter von Luftfrachtbeförderungen. Derartige verkehrsträgerübergreifende Frachtdienste können zu einem einzigen durchgehenden Preis, der für die Beförderung in der Luft und auf dem Boden gemeinsam gilt, angeboten werden, sofern die Versender über die Umstände einer solchen Beförderung nicht irreführt werden.

#### Leasing

(9)

- a) Die Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei dürfen die vereinbarten Flugdienste mit Luftfahrzeugen und Besatzungen erbringen, die von beliebigen Luftfahrtunternehmen, einschließlich solcher aus Drittstaaten, geleast sind, sofern alle daran Beteiligten die Bedingungen erfüllen, die nach den üblicherweise von den Vertragsparteien auf solche Vorkehrungen angewendeten Rechtsvorschriften vorgeschrieben sind.
- b) Keine Vertragspartei darf vorschreiben, dass die Luftfahrtunternehmen, die ihre Luftfahrzeuge im Leasing überlassen, über Verkehrsrechte nach diesem Abkommen verfügen müssen.
- c) Das Leasing mit Besatzung (Wet-Lease) eines Luftfahrzeugs eines Drittstaatsunternehmens durch ein georgisches Luftfahrtunternehmen oder eines Luftfahrzeugs eines Unternehmens aus einem anderen Drittstaat als den in Anhang IV genannten Staaten durch ein Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union zur Wahrnehmung der in diesem Abkommen vorgesehenen Rechte muss die Ausnahme bleiben oder zur Deckung eines befristeten Bedarfs dienen. Eine solche Maßnahme bedarf der vorherigen Genehmigung durch die Genehmigungsbehörde des anmietenden Luftfahrtunternehmens sowie durch die zuständige Behörde der anderen Vertragspartei.

#### Franchise- und Branding-Vereinbarungen

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

### Artikel 10

#### Zölle und Steuern

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

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

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

(3) Ungeachtet anderer entgegenstehender Bestimmungen hindert dieses Abkommen keine Vertragspartei daran, in diskriminierungsfreier Weise Steuern, Abgaben, Zölle oder Gebühren auf Treibstoffe zu erheben, die in ihrem Gebiet für den Verbrauch durch ein Luftfahrzeug eines Luftfahrtunternehmens, das zwischen zwei Orten in seinem Gebiet eingesetzt wird, geliefert werden.

(4) Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Ausrüstungsgegenstände und Vorräte können Vorschriften unterliegen, wonach sie unter der Überwachung oder Kontrolle der zuständigen Behörden gehalten werden müssen und nicht ohne Zahlung der betreffenden Zollabgaben und Steuern überlassen werden dürfen.

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

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

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

(8) Die Bordausrüstung sowie die Materialien und Vorräte, die üblicherweise an Bord des Luftfahrzeugs eines Luftfahrtunternehmens einer Vertragspartei behalten werden, dürfen auf dem Gebiet der anderen Vertragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieses Gebiets ausgeladen werden. In diesem Fall kön-

nen sie bis zu ihrer Wiederausfuhr oder bis anderweitig über sie verfügt wird im Einklang mit den Zollbestimmungen der Aufsicht dieser Behörden unterstellt werden.

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

## Artikel 11

### Gebühren für die Nutzung von Flughäfen, Einrichtungen und Diensten

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

(2) Jede Vertragspartei schreibt Konsultationen vor zwischen den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen in ihrem Gebiet und den Luftfahrtunternehmen und/oder ihren Vertretungsorganen, welche die Dienste und Einrichtungen benutzen, und gewährleistet, dass die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen und die Luftfahrtunternehmen oder ihre Vertretungsorgane die Informationen austauschen, die zu einer genauen Überprüfung der Angemessenheit der Gebühren im Einklang mit den Grundsätzen in den Absätzen 1 und 2 erforderlich sind. Jede Vertragspartei gewährleistet, dass die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen die Nutzer innerhalb einer angemessenen Frist über Vorschläge zur Änderung der Nutzungsgebühren unterrichten, um diesen Behörden die Möglichkeit zu geben, die von den Nutzern geäußerten Meinungen zu berücksichtigen, bevor Änderungen vorgenommen werden.

(3) In Verfahren zur Beilegung von Streitigkeiten nach Artikel 23 (Streitbeilegung und Schiedsverfahren) ist von einem Verstoß einer Vertragspartei gegen eine Bestimmung dieses Artikels nur dann auszugehen, wenn die Vertragspartei

- a) es unterlässt, innerhalb eines angemessenen Zeitraums eine Überprüfung der Gebühr oder der Praktiken vorzunehmen, auf die sich die Beschwerde der anderen Vertragspartei bezieht, oder
- b) es nach einer solchen Überprüfung unterlässt, alle ihr zur Verfügung stehenden Maßnahmen zu ergreifen, um eine Gebühr oder Praktiken zu ändern, die mit diesem Artikel unvereinbar sind.

## Artikel 12

### Preisgestaltung

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

(2) Sie schreiben keine Anmeldung oder Mitteilung der Preise vor.

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

### Artikel 13

#### Statistiken

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

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

## Titel II

### Regulierungszusammenarbeit

### Artikel 14

#### Flugsicherheit

(1) Vorbehaltlich der Übergangsbestimmungen in Anhang II handeln die Vertragsparteien im Einklang mit den Rechtsvorschriften für die Flugsicherheit, die in Teil C von Anhang III aufgeführt sind, wobei die nachstehenden Bedingungen gelten.

(2) Die Vertragsparteien arbeiten zusammen, um die Umsetzung der in Absatz 1 genannten Rechtsvorschriften durch Georgien zu gewährleisten. Zu diesem Zweck wird Georgien ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Abkommens als Beobachter in die Arbeit der Europäischen Agentur für Flugsicherheit einbezogen.

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

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

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

- a) die nach dem ICAO-Abkommen oder den in Teil C von Anhang III aufgeführten Rechtsvorschriften – je nachdem, welches zutreffend ist – festgelegten Mindeststandards nicht erfüllt,
- b) Anlass zu ernststen Bedenken aufgrund einer Inspektion im Sinne von Absatz 3 gibt, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht die nach dem ICAO-Abkommen oder den in Teil C von Anhang III aufgeführten Rechtsvorschriften – je nachdem, welches zutreffend ist – festgelegten Mindeststandards erfüllt oder
- c) Anlass zu ernststen Bedenken gibt, dass Mindeststandards, die nach dem ICAO-Abkommen oder den in Teil C von Anhang III aufgeführten Rechtsvorschriften festgelegt wurden – je nachdem, welches zutreffend ist –, nicht wirksam aufrechterhalten und verwaltet werden.

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

(7) Werden Maßnahmen in Anwendung von Absatz 5 nicht aufgehoben, obwohl die Grundlage für ihr Ergreifen entfallen ist, kann jede Vertragspartei die Angelegenheit dem Gemeinsamen Ausschuss vorlegen.

### Artikel 15

#### Luftsicherheit

(1) Vorbehaltlich der Übergangsbestimmungen in Anhang II handeln die Vertragsparteien im Einklang mit den Rechtsvorschriften der Europäischen Union für die Luftsicherheit, die in Teil D von Anhang III aufgeführt sind, wobei die nachstehenden Bedingungen gelten.

(2) Georgien kann im Einklang mit den in Anhang III aufgeführten einschlägigen Rechtsvorschriften der Europäischen Union für die Luftsicherheit einer Inspektion durch die Europäische Kommission unterzogen werden. Die Vertragsparteien schaffen die notwendigen Verfahren für den Austausch von Informationen über die Ergebnisse dieser Luftsicherheitsinspektionen.

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

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

(5) Die Vertragsparteien handeln in ihren beiderseitigen Beziehungen entsprechend den Richtlinien zur Luftsicherheit und, soweit sie von ihnen angewandt werden, den Empfehlungen, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) festgelegt und dem ICAO-Abkommen als Anhänge hinzugefügt wurden, soweit diese Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind. Beide Vertragsparteien schreiben vor, dass die Halter von in ihren Registern eingetragenen Luftfahrzeugen sowie die Halter von Luftfahrzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Gebiet haben, und die Betreiber von Flughäfen in ihrem Gebiet entsprechend diesen Luftsicherheitsbestimmungen handeln.

(6) Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet effektive Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Durchsichtung von Fluggästen und ihrem Handgepäck sowie zur geeigneten Kontrolle von Besatzungen, Fracht (einschließlich aufgegebenem Gepäck) und Bordvorräten vor und während des

Einsteigens und Beladens ergriffen werden und dass diese Maßnahmen angepasst werden, um stärkeren Bedrohungen zu begegnen. Die Vertragsparteien vereinbaren, dass ihre Luftfahrtunternehmen verpflichtet werden können, die in Absatz 5 genannten Sicherheitsbestimmungen der jeweils anderen Vertragspartei für den Einflug in das, den Ausflug aus dem und den Aufenthalt in dem Gebiet der jeweils anderen Vertragspartei einzuhalten.

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

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

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

(10) Hat eine Vertragspartei berechtigten Grund zu der Annahme, dass die andere Vertragspartei von den Luftsicherheitsbestimmungen dieses Artikels abweicht, beantragt diese Vertragspartei sofortige Konsultationen mit der anderen Vertragspartei.

(11) Unbeschadet Artikel 5 (Verweigerung, Widerruf, Aussetzung oder Einschränkung von Genehmigungen) stellt die Tatsache, dass innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Eingang eines solchen Antrags keine zufriedenstellende Einigung erzielt werden konnte, einen Grund dafür dar, die Betriebsgenehmigung von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei zu verweigern, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen.

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

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

#### **Artikel 16**

##### **Flugverkehrsmanagement (ATM)**

(1) Vorbehaltlich der Übergangsbestimmungen in Anhang II handeln die Vertragsparteien im Einklang mit den Rechtsvorschriften, die in Teil B von Anhang III aufgeführt sind, wobei die nachstehenden Bedingungen gelten.

(2) Die Vertragsparteien arbeiten im Bereich des Flugverkehrsmanagements im Hinblick auf die Ausweitung des einheitlichen europäischen Luftraums auf Georgien zusammen, um die der-

zeitigen Sicherheitsstandards und die Gesamteffizienz der allgemeinen Flugsicherungsstandards in Europa zu steigern, die Kapazität zu optimieren, Verspätungen zu minimieren und die Umwelteffizienz zu erhöhen. Zu diesem Zweck wird Georgien ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Abkommens als Beobachter in den Ausschuss für den einheitlichen Luftraum einbezogen. Der Gemeinsame Ausschuss ist für die Beobachtung und Erleichterung der Zusammenarbeit im Bereich des Flugverkehrsmanagements zuständig.

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

- a) trifft Georgien die erforderlichen Maßnahmen, um seine institutionellen Strukturen für das Flugverkehrsmanagement an den einheitlichen europäischen Luftraum anzupassen, insbesondere durch Einrichtung einschlägiger nationaler Aufsichtsbehörden, die zumindest funktionell unabhängig von Flugsicherungsdienstleistern sind, und
- b) assoziiert die Europäische Union Georgien bei den einschlägigen operationellen Initiativen in den Bereichen Flugnavigationsdienste, Luftraum und Interoperabilität, die sich aus dem einheitlichen europäischen Luftraum ergeben, insbesondere durch frühzeitige Einbeziehung der Bemühungen Georgiens bei der Schaffung funktioneller Luftraumblöcke oder durch angemessene Koordinierung bei SESAR.

#### **Artikel 17**

##### **Umwelt**

(1) Die Vertragsparteien erkennen die Bedeutung des Umweltschutzes bei der Entwicklung und Durchführung der Luftfahrtpolitik an. Die Vertragsparteien erkennen an, dass ein wirksames globales, regionales, nationales und/oder lokales Handeln erforderlich ist, um die Umweltauswirkungen der Zivilluftfahrt zu minimieren.

(2) Vorbehaltlich der Übergangsbestimmungen in Anhang II handeln die Vertragsparteien im Einklang mit den Rechtsvorschriften für den Luftfahrtbereich, die in Teil E von Anhang III aufgeführt sind.

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

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

#### **Artikel 18**

##### **Verbraucherschutz**

Vorbehaltlich der Übergangsbestimmungen in Anhang II handeln die Vertragsparteien im Einklang mit den Rechtsvorschriften für den Luftfahrtbereich, die in Teil G von Anhang III aufgeführt sind.

#### **Artikel 19**

##### **Computerreservierungssysteme**

Vorbehaltlich der Übergangsbestimmungen in Anhang II handeln die Vertragsparteien im Einklang mit den Rechtsvorschriften für den Luftfahrtbereich, die in Teil H von Anhang III aufgeführt sind.



**Artikel 20****Soziale Aspekte**

Vorbehaltlich der Übergangsbestimmungen in Anhang II handeln die Vertragsparteien im Einklang mit den Rechtsvorschriften für den Luftfahrtbereich, die in Teil F von Anhang III aufgeführt sind.

## Titel III

## Institutionelle Bestimmungen

**Artikel 21****Auslegung und Durchsetzung**

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

(2) Jede Vertragspartei ist für eine ordnungsgemäße Durchsetzung dieses Abkommens in ihrem Gebiet verantwortlich, insbesondere in Bezug auf die in Anhang III aufgeführten Verordnungen und Richtlinien.

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

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

(5) Soweit die Bestimmungen dieses Abkommens und die Bestimmungen der in Anhang III aufgeführten Rechtsvorschriften substantiell identisch sind mit den entsprechenden Regeln des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union sowie mit Rechtsvorschriften, die gemäß dem Vertrag über die Europäische Union und dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union erlassen wurden, sind diese Bestimmungen bei ihrer Umsetzung und Anwendung gemäß den einschlägigen Entscheidungen und Beschlüssen des Gerichtshofs und der Europäischen Kommission auszulegen.

**Artikel 22****Gemeinsamer Ausschuss**

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

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

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

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

(5) Eine Vertragspartei kann auch eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beantragen, um Lösungen für Fragen im Zusammenhang mit der Auslegung und Anwendung dieses Abkom-

mens zu finden. Diese Sitzung des Ausschusses muss so bald wie möglich stattfinden, spätestens jedoch zwei Monate nach Eingang des Antrags, soweit von den Vertragsparteien nicht anders beschlossen.

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

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

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

(9) Im Einklang mit Artikel 6 (Investitionen) prüft der Gemeinsame Ausschuss Fragen im Zusammenhang mit bilateralen Investitionen im Hinblick auf eine Mehrheitsbeteiligung oder Veränderungen in Bezug auf die wirksame Kontrolle von Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien.

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

- a) Unterstützung des Austauschs von Sachverständigen bei neuen Initiativen und Entwicklungen im Bereich Rechtsetzung und Regulierung, einschließlich der Bereiche Flug- und Luftsicherheit, Umwelt, Luftfahrtinfrastruktur (einschließlich Zeitnischen), Wettbewerbsumfeld und Verbraucherschutz,
- b) Überprüfung der Marktbedingungen für die Luftverkehrsdienste im Rahmen dieses Abkommens,
- c) Beobachtung der sozialen Auswirkungen des Abkommens bei seiner derzeitigen Anwendung, insbesondere im Bereich der Beschäftigung, sowie Entwicklung geeigneter Lösungen bei berechtigten Bedenken,
- d) Überlegungen zu potenziellen Bereichen für eine Weiterentwicklung des Abkommens, einschließlich Empfehlungen für Änderungen des Abkommens,
- e) einvernehmliche Einigung über Vorschläge, Konzepte oder Dokumente verfahrenstechnischer Art, die unmittelbar mit dem Funktionieren des Abkommens im Zusammenhang stehen,
- f) Inbetrachtziehen und Ausbau einer technischen Hilfestellung in den vom Abkommen erfassten Bereichen und
- g) Förderung der Zusammenarbeit in einschlägigen internationalen Foren.

**Artikel 23****Streitbeilegung und Schiedsverfahren**

(1) Bei Streitigkeiten zwischen den Vertragsparteien in Bezug auf die Anwendung dieses Abkommens bemühen sich die Vertragsparteien zunächst um deren Beilegung durch förmliche Konsultationen im Gemeinsamen Ausschuss gemäß Artikel 22 (Gemeinsamer Ausschuss) Absatz 5.

(2) Kann eine Streitigkeit bezüglich der Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens nicht gemäß Absatz 1 beigelegt werden, wird sie auf Ersuchen einer der Vertragsparteien nach dem folgenden Verfahren an ein Schiedsgremium aus drei Schiedsrichtern verwiesen:

- a) Jede Vertragspartei ernennt innerhalb von sechzig (60) Tagen nach Eingang der von der anderen Vertragspartei auf diplomatischem Wege übermittelten Notifizierung über den Antrag

auf Schiedsverfahren vor dem Schiedsgremium einen Schiedsrichter; der dritte Schiedsrichter sollte innerhalb weiterer sechzig (60) Tage von den beiden anderen Schiedsrichtern ernannt werden. Hat eine Vertragspartei innerhalb der vereinbarten Frist keinen Schiedsrichter ernannt, oder wird der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb der vereinbarten Frist ernannt, kann eine Vertragspartei den Präsidenten des Rates der ICAO ersuchen, den bzw. die erforderlichen Schiedsrichter zu ernennen.

- b) Der nach Buchstabe a ernannte dritte Schiedsrichter sollte Staatsangehöriger eines Drittstaates sein und führt den Vorsitz über das Schiedsgremium.
- c) Das Schiedsgremium gibt sich eine Verfahrensordnung.
- d) Vorbehaltlich der abschließenden Entscheidung des Schiedsgremiums werden die anfänglichen Kosten des Schiedsverfahrens zu gleichen Teilen von den Vertragsparteien getragen.

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

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

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

#### Artikel 24

##### Schutzmaßnahmen

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

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

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

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

(5) Unbeschadet Artikel 3 Buchstabe d (Genehmigung), Artikel 5 Buchstabe d (Verweigerung, Widerruf, Aussetzung oder Einschränkung von Genehmigungen), Artikel 14 (Flugsicherheit) und Artikel 15 (Luftsicherheit) darf die betreffende Vertragspartei bis nach Ablauf eines Monats nach der Notifizierung gemäß Absatz 3 des vorliegenden Artikels keine Schutzmaßnahmen ergreifen, sofern nicht das Konsultationsverfahren nach Absatz 4 vor Ablauf dieser Frist abgeschlossen wurde.

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

(7) Alle aufgrund dieses Artikels getroffenen Maßnahmen werden ausgesetzt, sobald die den Verstoß verursachende Vertragspartei die Bestimmungen dieses Abkommens erfüllt.

#### Artikel 25

##### Beziehung zu anderen Übereinkünften

(1) Die Bestimmungen dieses Abkommens gehen den einschlägigen Bestimmungen bestehender bilateraler Abkommen zwischen Georgien und den Mitgliedstaaten vor. Bestehende Verkehrsrechte, die aus diesen bilateralen Abkommen abgeleitet werden und nicht unter dieses Abkommen fallen, können jedoch weiterhin ausgeübt werden, vorausgesetzt, es findet keine Diskriminierung zwischen den Mitgliedstaaten und ihren Staatsangehörigen statt.

(2) Die Vertragsparteien beraten im Gemeinsamen Ausschuss auf Antrag einer Vertragspartei über die Empfehlung, ob Georgien dem Übereinkommen über den gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraum beitreten soll.

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

#### Artikel 26

##### Änderungen

(1) Wünscht eine Vertragspartei eine Änderung dieses Abkommens, notifiziert sie dies dem Gemeinsamen Ausschuss zwecks Beschlusses.

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

(3) Die Änderung des Abkommens tritt nach Abschluss der jeweiligen internen Verfahren der Vertragsparteien in Kraft.

(4) Nach diesem Übereinkommen bleibt es jeder Vertragspartei unbenommen, vorbehaltlich der Einhaltung des Grundsatzes der Nichtdiskriminierung und der Bestimmungen dieses Abkommens im Luftfahrtbereich oder einem damit zusammenhängenden, in Anhang III aufgeführten Bereich einseitig neue Rechtsvorschriften zu erlassen oder ihre geltenden Rechtsvorschriften zu ändern.

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

(6) Jede Vertragspartei informiert die andere Vertragspartei regelmäßig und so bald wie angemessen über neu erlassene Rechtsvorschriften oder Änderungen ihrer bestehenden Rechtsvorschriften im Luftfahrtbereich oder einem damit zusammenhängenden, in Anhang III aufgeführten Bereich. Auf Antrag einer Vertragspartei führt der Gemeinsame Ausschuss innerhalb von sechzig (60) Tagen einen Meinungsaustausch über die Auswirkungen solcher neuen oder geänderten Rechtsvorschriften auf das ordnungsgemäße Funktionieren dieses Abkommens durch.

(7) Nach dem Meinungsaustausch gemäß Absatz 6

- a) trifft der Gemeinsame Ausschuss einen Beschluss zur Änderung von Anhang III, um darin gegebenenfalls auf der Grundlage der Gegenseitigkeit die betreffenden neuen oder geänderten Rechtsvorschriften aufzunehmen,
- b) trifft der Gemeinsame Ausschuss einen Beschluss, dass die betreffenden neuen oder geänderten Rechtsvorschriften als mit diesem Abkommen vereinbar anzusehen sind, oder

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

#### **Artikel 27**

##### **Kündigung**

Jede Vertragspartei kann der anderen auf diplomatischem Wege jederzeit schriftlich notifizieren, dass sie dieses Abkommen kündigen will. Diese Kündigung ist gleichzeitig der ICAO und dem Sekretariat der Vereinten Nationen zu übermitteln. Das Abkommen endet um Mitternacht GMT am Ende der IATA-Flugplanperiode, die ein Jahr nach dem Datum der schriftlichen Kündigung in Kraft ist, es sei denn, die Kündigung wird vor dem Ende dieses Zeitraums in beiderseitigem Einverständnis der Vertragsparteien zurückgenommen.

#### **Artikel 28**

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

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

#### **Artikel 29**

##### **Vorläufige Anwendung und Inkrafttreten**

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

(2) Unbeschadet des Absatzes 1 vereinbaren die Vertragsparteien, dieses Abkommen im Einklang mit ihren internen Verfahren und/oder Rechtsvorschriften ab dem ersten Tag des Monats vorläufig anzuwenden, der auf das Datum der letzten Note folgt, mit der die Vertragsparteien einander den Abschluss der für die Anwendung dieses Abkommens erforderlichen Verfahren notifiziert haben.

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

Geschehen zu Brüssel am 2. Dezember 2010 in zwei Urschriften in bulgarischer, dänischer, deutscher, englischer, estnischer, finnischer, französischer, griechischer, italienischer, lettischer, litauischer, maltesischer, niederländischer, polnischer, portugiesischer, rumänischer, schwedischer, slowakischer, slowenischer, spanischer, tschechischer, ungarischer und georgischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

## Anhang I

## Vereinbarte Dienste und festgelegte Strecken

1. Dieser Anhang unterliegt den in Anhang II dieses Abkommens aufgeführten Übergangsbestimmungen.
2. Jede Partei gewährt den Luftfahrtunternehmen der anderen Partei die Rechte für die Erbringung von Luftverkehrsdiensten auf den nachfolgend festgelegten Strecken:
  - a) Für Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union: Jeder Punkt in der Europäischen Union – Zwischenlandepunkte in Euromed-Ländern, im gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraum oder in den in Anhang IV aufgeführten Ländern – jeder Punkt in Georgien – dahinter gelegene Punkte.
  - b) Für Luftfahrtunternehmen Georgiens: Jeder Punkt in Georgien – Zwischenlandepunkte in Euromed-Ländern, im gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraum oder in den in Anhang IV aufgeführten Ländern – jeder Punkt in der Europäischen Union.
3. Die gemäß Absatz 2 durchgeführten Dienste müssen ihren Ursprungs- oder Bestimmungsort, was Luftfahrtunternehmen Georgiens angeht, im Gebiet Georgiens und, was Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union angeht, im Gebiet der Europäischen Union haben.
4. Jedes Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei kann nach eigenem Ermessen auf bestimmten oder allen Flügen
  - a) Flüge in einer oder in beiden Richtungen durchführen,
  - b) verschiedene Flugnummern innerhalb eines Fluges kombinieren,
  - c) Zwischenlandepunkte und dahinter gelegene Punkte gemäß Absatz 2 dieses Anhangs sowie Punkte in den Gebieten der Vertragsparteien in beliebiger Kombination und Reihenfolge bedienen,
  - d) auf Landungen an einem bestimmten Punkt oder bestimmten Punkten verzichten,
  - e) an jedem beliebigen Punkt Verkehr von jedem seiner Luftfahrzeuge auf ein anderes seiner Luftfahrzeuge verlagern,
  - f) Zwischenlandungen an beliebigen Punkten innerhalb oder außerhalb des Gebietes der Vertragsparteien durchführen,
  - g) Transitverkehr über das Gebiet der jeweils anderen Vertragspartei durchführen und
  - h) Verkehr ungeachtet seines Ursprungs in ein und demselben Luftfahrzeug kombinieren.
5. Jede Vertragspartei lässt es zu, dass jedes Luftfahrtunternehmen die Frequenz und Kapazität des von ihr angebotenen internationalen Luftverkehrs auf Grund marktbezogener kommerzieller Überlegungen festlegt. In Übereinstimmung mit diesem Recht begrenzt keine Vertragspartei einseitig den Umfang des Verkehrs, die Frequenz oder Regelmäßigkeit des Dienstes oder das bzw. die Muster der von Luftfahrtunternehmen der anderen Partei eingesetzten Luftfahrzeuge, außer in den Fällen, in denen dies aus zollrechtlichen, technischen, betrieblichen, ökologischen oder gesundheitlichen Gründen oder in Anwendung von Artikel 8 (Wettbewerbliches Umfeld) erforderlich ist.
6. Die Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei dürfen, auch im Rahmen von Code-Sharing-Vereinbarungen, jeden Punkt in einem Drittland bedienen, der nicht auf den festgelegten Strecken liegt, sofern sie keine Rechte der fünften Freiheit ausüben.

## Anhang II

## Übergangsbestimmungen

1. Umsetzung und Anwendung aller Bestimmungen der Rechtsvorschriften der Europäischen Union im Luftfahrtbereich, die in Anhang III aufgeführt sind, ausgenommen die Rechtsvorschriften zur Luftsicherheit in Teil D von Anhang III, durch Georgien unterliegen einer Bewertung unter der Zuständigkeit der Europäischen Union, die durch einen Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses zu bestätigen ist. Eine solche Bewertung wird spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten des Abkommens vorgenommen.
2. Ungeachtet der Bestimmungen von Anhang I schließen die vereinbarten Dienste und festgelegten Strecken dieses Abkommens bis zum Zeitpunkt der Verabschiedung des in Absatz 1 genannten Beschlusses nicht das Recht ein, Rechte der fünften Freiheit auszuüben, einschließlich für Luftfahrtunternehmen Georgiens zwischen Punkten innerhalb des Gebiets der Europäischen Union.

Alle Verkehrsrechte, die jedoch durch ein bilaterales Abkommen zwischen Georgien und den Mitgliedstaaten der Europäischen Union gewährt wurden, können weiterhin wahrgenommen werden, sofern keine Diskriminierung zwischen Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union aufgrund der Nationalität stattfindet.
3. Die Umsetzung der Rechtsvorschriften zur Luftsicherheit durch Georgien unterliegt einer Bewertung unter der Zuständigkeit der Europäischen Union, die durch einen Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses zu bestätigen ist. Eine solche Bewertung wird spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten des Abkommens vorgenommen. In der Zwischenzeit setzt Georgien das ECAC-Dokument 30 um.
4. Am Ende des Übergangszeitraums wird vorbehaltlich einer Vereinbarung über den Austausch sensibler Sicherheitsinformationen einschließlich der Geheimhaltung unterliegender EU-Informationen der vertrauliche Teil der Rechtsvorschriften zur Luftsicherheit nach Teil D von Anhang III der zuständigen Behörde Georgiens zugänglich gemacht.
5. Der schrittweise Übergang Georgiens zur vollständigen Anwendung der in Anhang III aufgeführten Rechtsvorschriften der Europäischen Union im Luftfahrtbereich kann einer regelmäßigen Bewertung unterzogen werden. Die Bewertungen werden von der Europäischen Kommission in Zusammenarbeit mit Georgien vorgenommen.
6. Ab dem Zeitpunkt des in Absatz 1 genannten Beschlusses wendet Georgien Betriebsgenehmigungsvorschriften an, die im Wesentlichen denen von Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft gleichwertig sind. Die Bestimmungen von Artikel 4 dieses Abkommens hinsichtlich der gegenseitigen Anerkennung von Feststellungen der Eignung und/oder Staatszugehörigkeit, die von den zuständigen Behörden Georgiens getroffen werden, werden von den zuständigen Behörden der Europäischen Union angewendet, nachdem der Gemeinsame Ausschuss bestätigt hat, dass Georgien solche Betriebsgenehmigungsvorschriften uneingeschränkt anwendet.
7. Unbeschadet eines Beschlusses im Gemeinsamen Ausschuss oder nach Artikel 24 (Schutzmaßnahmen) kann die Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen, die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung im Register Georgiens eingetragen sind und von Betreibern eingesetzt werden, die der Regulierungsaufsicht durch Georgien unterliegen, und für die von der EASA keine Musterzulassung gemäß den einschlägigen EU-Rechtsvorschriften in Teil C von Anhang III erteilt wurde, unter der Zuständigkeit der zuständigen Behörden Georgiens gemäß den anwendbaren nationalen Anforderungen Georgiens verwaltet werden bis
  - a) 1. Januar 2015 für bestimmte Luftfahrzeuge, die für Nurfrachtbetrieb eingesetzt werden,
  - b) 31. Dezember 2019 für bestimmte Drehflügler und Leicht- und Ultraleichtflugzeuge, die für Einsätze wie Suche und Rettung, Luftarbeit, Schulung, Notfälle, Landwirtschaftsflüge und humanitäre Hilfsflüge gemäß den Betriebszulassungen der betreffenden Luftfahrtunternehmen verwendet werden. Für solche Luftfahrzeuge werden keine zusätzlichen Rechte nach diesem Abkommen gewährt, nachdem der in Absatz 1 genannte Beschluss verabschiedet wurde.

## Anhang III

(unterliegt der regelmäßigen Aktualisierung)

**Anwendbare Vorschriften für die Zivilluftfahrt**

Die „anwendbaren Bestimmungen“ der nachfolgenden Rechtsakte sind gemäß diesem Abkommen anwendbar, sofern in diesem Anhang oder in Anhang II (Übergangsbestimmungen) nichts anderes bestimmt ist. Gegebenenfalls sind im Folgenden bestimmte Anpassungen für einzelne Rechtsakte aufgeführt.

**A. Marktzugang und zugehörige Fragen**

Nr. 95/93

Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates vom 18. Januar 1993 über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft, geändert durch

Verordnung (EG) Nr. 894/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Mai 2002 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates

Verordnung (EG) Nr. 1554/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juli 2003 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates

Verordnung (EG) Nr. 793/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 12 und Artikel 14a Absatz 2

Bezüglich der Anwendung von Artikel 12 Absatz 2 ist „Kommission“ durch den Ausdruck „Gemeinsamer Ausschuss“ in der jeweils zutreffenden Beugungsform zu ersetzen.

Nr. 96/67

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 25 und Anhang

Bezüglich der Anwendung von Artikel 10 ist „Mitgliedstaaten“ durch den Ausdruck „Mitgliedstaaten der Europäischen Union“ zu ersetzen.

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

Nr. 785/2004

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 8 und Artikel 10 Absatz 2

Nr. 2009/12

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 12

**B. Flugverkehrsmanagement**

Nr. 549/2004

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

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

Nr. 550/2004

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 19, Anhänge I und II

Nr. 551/2004

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 11

Nr. 552/2004

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 12, Anhänge I bis V

Nr. 2096/2005

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

geändert durch:

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

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

Verordnung (EG) Nr. 668/2008 der Kommission vom 15. Juli 2008 zur Änderung der Anhänge II bis V der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 der Kommission zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten, betreffend Arbeitsmethoden und Betriebsverfahren

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

Nr. 2150/2005

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

Nr. 2006/23

Richtlinie 2006/23/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. April 2006 über eine gemeinschaftliche Fluglotsenlizenz

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 16, Artikel 18, 19 und 20, Anhänge I bis IV

Nr. 730/2006

Verordnung (EG) Nr. 730/2006 der Kommission vom 11. Mai 2006 über die Luftraumklassifizierung und den Zugang von Flügen nach Sichtflugregeln zum Luftraum oberhalb der Flugfläche 195

Nr. 1794/2006

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

Nr. 1033/2006

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

Nr. 1032/2006

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

Nr. 219/2007

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

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

Nr. 633/2007

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 7, Artikel 8 Sätze 2 und 3, Anhänge I bis IV

Nr. 1265/2007

Verordnung (EG) Nr. 1265/2007 der Kommission vom 26. Oktober 2007 zur Festlegung der Anforderungen an den Luft-Boden-Sprachkanalabstand im einheitlichen europäischen Luftraum

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

Nr. 1315/2007

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 15

Nr. 482/2008

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

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

Nr. 668/2008

Verordnung (EG) Nr. 668/2008 der Kommission vom 15. Juli 2008 zur Änderung der Anhänge II bis V der Verordnung (EG) Nr. 2096/2005 der Kommission zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen bezüglich der Erbringung von Flugsicherungsdiensten, betreffend Arbeitsmethoden und Betriebsverfahren

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 2

Nr. 1361/2008

Verordnung (EG) Nr. 1361/2008 des Rates vom 16. Dezember 2008 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 219/2007 zur Gründung eines gemeinsamen Unternehmens zur Entwicklung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems der neuen Generation (SESAR)

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 5 (ausgenommen Artikel 1 Absatz 6), Anhang (ausgenommen Nummern 11 und 12)

Nr. 29/2009

Verordnung (EG) Nr. 29/2009 der Kommission vom 16. Januar 2009 zur Festlegung der Anforderungen an Datalink-Dienste im einheitlichen europäischen Luftraum

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 15, Anhänge I bis VII  
Nr. 30/2009

Verordnung (EG) Nr. 30/2009 der Kommission vom 16. Januar 2009 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1032/2006 hinsichtlich der Anforderungen an automatische Systeme zum Austausch von Flugdaten bezüglich der Unterstützung von Datalink-Diensten

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 2 und Anhang  
Nr. 262/2009

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 13, Anhänge I bis III  
Nr. 1070/2009

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 5, ausgenommen Artikel 1 Absatz 4

### C. Flugsicherheit

Nr. 3922/91

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

geändert durch:

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

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

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

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

Verordnung (EWG) Nr. 1899/2006 des Rates vom 12. Dezember 2006 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt

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

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

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

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

Bezüglich der Anwendung von Artikel 12 ist „Mitgliedstaaten“ durch den Ausdruck „Mitgliedstaaten der Europäischen Union“ zu ersetzen.

Nr. 216/2008

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

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

geändert durch:

Verordnung (EG) Nr. 690/2009 der Kommission vom 30. Juli 2009 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 3 (ausgenommen Artikel 1 Absatz 7 zur Einführung der neuen Artikel 8a Absatz 5, Artikel 8b Absatz 6 und Artikel 8c Absatz 10), Anhang

Nr. 94/56

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 12

Nr. 2003/42

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

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

Nr. 1321/2007

Verordnung (EG) Nr. 1321/2007 der Kommission vom 12. November 2007 zur Festlegung von Durchführungsbestimmungen für die Zusammenführung der gemäß der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ausgetauschten Informationen über Ereignisse in der Zivilluftfahrt in einem Zentralspeicher

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 4

Nr. 1330/2007

Verordnung (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission vom 24. September 2007 zur Festlegung von Durchführungsbestimmungen für die Weitergabe von Informationen über Ereignisse in der Zivilluftfahrt an interessierte Kreise nach Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates

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

Nr. 1702/2003

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

geändert durch:

Verordnung (EG) Nr. 381/2005 der Kommission vom 7. März 2005 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003

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

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

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

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

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

Verordnung (EG) Nr. 1194/2009 der Kommission vom 30. November 2009 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben

Anmerkung: Berichtigt durch die Berichtigung zur Verordnung (EG) Nr. 1194/2009 der Kommission vom 30. November 2009 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1702/2003 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die Erteilung von Lufttüchtigkeits- und Umweltzeugnissen für Luftfahrzeuge und zugehörige Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen sowie für die Zulassung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben (ABI. L 321 vom 8.12.2009)

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

Nr. 2042/2003

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

geändert durch:

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

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



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

Verordnung (EG) Nr. 127/2010 vom 5. Februar 2010 der Kommission zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2042/2003 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 6, Anhänge I bis IV  
Nr. 104/2004

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 7 und Anhang  
Nr. 593/2007

Verordnung (EG) Nr. 593/2007 der Kommission vom 31. Mai 2007 über die von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit erhobenen Gebühren und Entgelte,

geändert durch:

Verordnung (EG) Nr. 1356/2008 der Kommission vom 23. Dezember 2008 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 593/2007 über die von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit erhobenen Gebühren und Entgelte

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 12, Artikel 14 Absatz 2 und Anhang

Nr. 736/2006

Verordnung (EG) Nr. 736/2006 der Kommission vom 16. Mai 2006 über die Arbeitsweise der Europäischen Agentur für Flugsicherheit bei Inspektionen zur Kontrolle der Normung

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 18

Nr. 768/2006

Verordnung (EG) Nr. 768/2006 der Kommission vom 19. Mai 2006 zur Umsetzung der Richtlinie 2004/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Erhebung und des Austauschs von Informationen über die Sicherheit von Luftfahrzeugen, die Flughäfen in der Gemeinschaft anfliegen, und der Verwaltung des Informationssystems

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 5

Nr. 2111/2005

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 13 und Anhang

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

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

Verordnung (EG) Nr. 474/2006 der Kommission vom 22. März 2006 zur Erstellung der in Kapitel II der Verordnung (EG) Nr. 2111/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates

genannten gemeinschaftlichen Liste der Luftfahrtunternehmen, gegen die in der Gemeinschaft eine Betriebsuntersagung ergangen ist, in der geänderten Fassung

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

#### **D. Luftsicherheit**

Nr. 300/2008

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 18, Artikel 21, Anhang  
Nr. 18/2010

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

Nr. 272/2009

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

Nr. 1254/2009

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

Verordnung (EU) Nr. 185/2010 der Kommission vom 4. März 2010 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit

Beschluss (EU) Nr. K (2010) 774 der Kommission vom 13. April 2010 zur Festlegung detaillierter Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit mit Informationen nach Artikel 18 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 300/2008

#### **E. Umwelt**

Nr. 2006/93

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

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

Nr. 2002/30

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

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

Nr. 2002/49

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

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

#### **F. Soziale Aspekte**

Nr. 2000/79

Richtlinie 2000/79/EG des Rates vom 27. November 2000 über die Durchführung der von der Vereinigung Europäischer Flug-

gesellschaften (AEA), der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF), der European Cockpit Association (ECA), der European Regions Airline Association (ERA) und der International Air Carrier Association (IACA) geschlossenen Europäischen Vereinbarung über die Arbeitszeitorganisation für das fliegende Personal der Zivilluftfahrt

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 2 bis 3 und Anhang

Nr. 2003/88

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

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

#### **G. Verbraucherschutz**

Nr. 90/314

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 10

Nr. 95/46

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 34

Nr. 2027/97

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

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 8

Nr. 261/2004

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 17

Nr. 1107/2006

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

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

#### **H. Sonstige Rechtsvorschriften**

Nr. 80/2009

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

Anwendbare Bestimmungen: Artikel 1 bis 18, Anhänge I und II

**Anhang IV**

**Liste der anderen Staaten  
nach Artikel 3 und 5 sowie Anhang I**

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

## Denkschrift

### A. Allgemeines

Das vorliegende Luftverkehrsabkommen gleicht inhaltlich und systematisch den herkömmlichen bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Drittstaaten, geht jedoch über deren üblichen Regelungsinhalt hinaus.

Das Luftverkehrsabkommen umfasst sowohl Gegenstände, die in die Zuständigkeit der Europäischen Union, als auch solche, die in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten der Europäischen Union fallen. Exemplarisch kann für den Zuständigkeitsbereich der Mitgliedstaaten und für die Bundesrepublik Deutschland als vertragsgesetzauflösende Vorschrift Artikel 10 Absatz 1 des Luftverkehrsabkommens angeführt werden.

Neben der Öffnung des Luftverkehrsmarktes sieht das vorliegende Abkommen die Angleichung von Rechtsvorschriften Georgiens an die der Europäischen Union vor und regelt marktübergreifende Themen. Gemeinsame Vorschriften gelten in den Bereichen der Luft- und Flugsicherheit, der Wettbewerbspolitik und der staatlichen Beihilfen, des Verbraucher- und Umweltschutzes sowie für soziale Aspekte. Für eine schrittweise Anpassung der Rechtsvorschriften Georgiens an die der Europäischen Union und die Erfüllung der damit einhergehenden Verpflichtungen sieht das Abkommen nach Anhang II eine zweistufige Anwendung vor. Innerhalb dieser zweistufigen Anwendung wird nochmals zwischen den Vorschriften zur Luftsicherheit (Anhang III, Teil D) und dem Rest des Abkommens unterschieden:

#### Zum Rest des Abkommens

Ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Abkommens auf der ersten Stufe besteht beidseitig das Recht des Überfluges (1. Freiheit) sowie das Recht der nichtgewerblichen Landung (2. Freiheit). Zur Durchführung von Luftverkehrsdiensten wird den georgischen und europäischen Luftfahrtunternehmen das Recht gewährt, Passagiere, Fracht und/oder Post vom Heimatland in das Zielland (3. Freiheit) und vom Zielland in das Heimatland (4. Freiheit) zu transportieren.

Erst bei Umsetzung und Anwendung der in Anhang III des Abkommens vereinbarten unionsrechtlichen Vorschriften durch Georgien wird die zweite Stufe – und damit das Abkommen in seiner Gesamtheit – angewendet. Davor ist das Recht, Passagiere, Fracht und/oder Post zwischen zwei Ländern des gemeinsam geschaffenen Luftverkehrsraums zu transportieren, wobei der Flug im Heimatland beginnen und enden muss (5. Freiheit), ausgeschlossen. Dies gilt für Luftfahrtunternehmen Georgiens auch zwischen Punkten innerhalb des Gebiets der Europäischen Union.

Die Entscheidung über die vollständige Umsetzung und Anwendung der unionsrechtlichen Vorschriften durch Georgien unterliegt einer Bewertung unter der Zuständigkeit der Europäischen Union und ist durch einen Beschluss des durch das Abkommen eingesetzten Gemeinsamen Ausschusses zu bestätigen.

### Zu den Vorschriften zur Luftsicherheit

Unabhängig vom bereits genannten zweistufigen Verfahren des restlichen Abkommens, sieht das Abkommen für die Umsetzung der Vorschriften zur Luftsicherheit ein eigenes zweistufiges Verfahren vor. Die Entscheidung über die Umsetzung der Vorschriften zur Luftsicherheit durch Georgien unterliegt einer Bewertung unter der Zuständigkeit der Europäischen Union, die durch einen Beschluss des durch das Abkommen eingesetzten Gemeinsamen Ausschusses zu bestätigen ist. Bis zur vollständigen Umsetzung werden der zuständigen Behörde Georgiens – auf der ersten Stufe – nur die Teile der Luftsicherheitsvorschriften zugänglich gemacht, die nicht vertraulich sind.

Ab dem Zeitpunkt des Umsetzungsbeschlusses des Gemeinsamen Ausschusses tritt die zweite Stufe in Kraft, und auch die vertraulichen Teile der Luftsicherheitsvorschriften werden der zuständigen Behörde Georgiens freigegeben, vorbehaltlich einer Vereinbarung über den Austausch sensibler Sicherheitsinformationen.

Das Abkommen besteht aus einem

- Hauptteil, der mit den Artikeln 1 bis 29 die Grundlage des Abkommens bildet,
- Anhang I, der die vereinbarten Dienste und die festgelegten Strecken bestimmt,
- Anhang II, der die Vorschriften und das Verfahren für die Übergangszeit regelt,
- Anhang III, der die zwischen den Vertragsparteien verbindlichen unionsrechtlichen Vorschriften aufführt,
- Anhang IV, der eine Liste der „anderen Staaten“ im Sinne der Artikel 3 und 5 sowie Anhang I des Abkommens beinhaltet.

### B. Besonderes

#### Artikel 1

Dieser Artikel enthält die für das Luftverkehrsabkommen wesentlichen Begriffsbestimmungen.

#### Artikel 2

Dieser Artikel legt die Freiheiten der Luft fest, welche sich die Vertragsparteien zur Durchführung des Flugverkehrs auf den in Anhang I des Abkommens vereinbarten Diensten und festgelegten Strecken gegenseitig einräumen. Gewährt werden das Recht des Überfluges (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), das Recht, Passagiere, Fracht und/oder Post abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit), sowie die im Abkommen anderweitig festgelegten Rechte. Hierzu gehört – in Verbindung mit Anhang I – auch das Recht, innerhalb des gemeinsam geschaffenen Luftverkehrsraums, Rechte der 5. Freiheit (Beförderung von Passagieren, Fracht und/oder Post von und nach einem dritten Punkt) auszuüben. Darüber hinaus dürfen europäische Luftfahrtunternehmen Rechte der 5. Freiheit auch zu Punkten ausüben, die außerhalb des gemeinsam geschaffenen Luftverkehrsraums liegen. Das Recht, Inlandsverkehr in dem Hoheitsgebiet einer Vertragspartei durchzuführen (Kabotage), wird nicht gewährt.

**Artikel 3**

Dieser Artikel legt das Verfahren für die Erteilung der Betriebsgenehmigung zur Durchführung des Flugverkehrs durch die Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien fest. Eine vorherige Designierung der Luftfahrtunternehmen ist im Unterschied zu dem bilateralen Luftverkehrsabkommen der Bundesrepublik Deutschland mit Georgien nicht mehr erforderlich.

**Artikel 4**

Satz 1 bestimmt die gegenseitige Anerkennung von Feststellungen der Eignung und/oder Staatszugehörigkeit von Luftfahrtunternehmen durch die zuständigen Behörden der jeweils anderen Vertragspartei.

Buchstabe a regelt das Verfahren für den Fall, dass die zuständigen Behörden einer Vertragspartei besonderen Anlass für Bedenken bezüglich der nach Satz 1 erfolgten Feststellungen der anderen Vertragspartei haben.

Buchstabe b nennt die Bereiche, die nicht von der Regelung des Satzes 1 umfasst werden.

**Artikel 5**

Dieser Artikel legt das Verfahren über die Verweigerung, Suspendierung, die Einschränkung oder den Widerruf einer Betriebsgenehmigung zur Durchführung des Flugverkehrs fest, dem eine Konsultation der zuständigen Behörden der Vertragsparteien grundsätzlich vorausgehen muss.

**Artikel 6**

Unbeschadet der Artikel 3 und 5 des Abkommens, ist nach Absatz 1 eine mehrheitliche Eigentumsbeteiligung an georgischen oder europäischen Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Vertragspartei nach vorherigem Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses erlaubt.

Absatz 2 bestimmt den notwendigen Inhalt des Beschlusses und legt fest, dass die Bestimmungen von Artikel 22 Absatz 8 (Schutzmaßnahmen bei Verzögerung des Beschlusses) auf diesen keine Anwendung findet.

**Artikel 7**

Dieser Artikel verpflichtet die Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien beim Ein- und Ausflug ihrer Luftfahrzeuge zur Einhaltung der innerstaatlichen Vorschriften im Hoheitsgebiet der jeweils anderen Vertragspartei.

**Artikel 8**

Dieser Artikel befasst sich mit dem wettbewerblichen Umfeld. Die Vertragsparteien erkennen an, dass staatliche Subventionen und Diskriminierungen aufgrund der Nationalität, die den Luftverkehrsmarkt verzerren oder zu verzerren drohen, und Praktiken, die Artikel 8 zuwiderlaufen, anhand von Kriterien der in der Europäischen Union geltenden Wettbewerbsregeln bewertet werden. Werden diese Kriterien nicht beachtet, regeln die Absätze 5 und 6 das weitere Verfahren.

**Artikel 9**

Die Absätze 1 bis 4 regeln das Recht der Luftfahrtunternehmen zur Einrichtung von Büros zu gewerblichen

Zwecken im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei, das Recht der eigenen Bodenabfertigung oder dessen Übertragung auf Dritte sowie das Recht des freien Verkaufs von Beförderungsdiensten.

Absatz 4 Satz 2 sowie die Absätze 5 und 6 sichern den Luftfahrtunternehmen das Recht auf freien Transfer von Einkünften sowie das Recht, Ausgaben in Landeswährung zu zahlen.

Absatz 7 ermöglicht den Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien für die Durchführung der von dem Abkommen umfassten Dienste, Kooperationsvereinbarungen (unter anderem Code-Sharing) untereinander sowie mit Luftfahrtunternehmen von Drittstaaten zu schließen.

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

Absatz 9 erlaubt den Luftfahrtunternehmen unter bestimmten Voraussetzungen das Leasing von Luftfahrzeugen und Besatzung, einschließlich solcher aus Drittstaaten.

Absatz 10 gestattet den Luftfahrtunternehmen den Abschluss von Franchise- und Markenvereinbarungen mit anderen Luftfahrtunternehmen, einschließlich solcher aus Drittstaaten.

**Artikel 10**

Dieser Artikel gewährt auf der Basis der Gegenseitigkeit für bestimmte Ausrüstungsgegenstände und Vorräte der Luftfahrzeuge weitgehende Befreiung von Einfuhrbeschränkungen, von Vermögensteuern und -abgaben sowie von Zöllen und besonderen Verbrauchsteuern und von ähnlichen Gebühren und Abgaben, die von innerstaatlichen oder lokalen Behörden oder der Europäischen Union erhoben werden. Der Bereich der Mehrwertsteuer, ausgenommen die Einfuhrumsatzsteuer, wird davon nicht betroffen. Auch bleiben die in bilateralen Abkommen zwischen Georgien und einem Mitgliedstaat enthaltenen Bestimmungen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung davon unberührt.

**Artikel 11**

Absatz 1 sichert die Gleichbehandlung von Luftfahrtunternehmen bei der Erhebung von Gebühren für die Nutzung von Flughäfen, Einrichtungen und Diensten.

Absatz 2 verpflichtet bei Anhebung oder Neueinführung von Gebühren zu Konsultationen zwischen den zuständigen Behörden oder Stellen der Vertragsparteien und regelt das entsprechende Verfahren, welches weiterführend in Absatz 3 geregelt wird.

**Artikel 12**

Dieser Artikel regelt die freie Preisgestaltung durch die Luftfahrtunternehmen auf der Grundlage eines freien und lauterer Wettbewerbs sowie die Überwachung dieser Preisgestaltung durch die zuständigen Behörden.

**Artikel 13**

Dieser Artikel verpflichtet die Vertragsparteien zum Austausch der aufgrund nationaler Verwaltungsvorschriften notwendigen Statistiken und auf Wunsch einer Vertrags-

partei auch weiterer vorliegender statistischer Informationen über die durchgeführten Luftverkehrsdienste.

#### **Artikel 14**

Absatz 1 verpflichtet die Vertragsparteien zur Einhaltung der in Anhang III Teil C aufgeführten unionsrechtlichen Vorschriften im Bereich der Flugsicherheit sowie zur Einhaltung internationaler Flugsicherheitsbestimmungen des ICAO-Abkommens.

Die Absätze 3 bis 6 regeln die Pflichten und die Modalitäten zur Einhaltung der internationalen Sicherheitsstandards.

Absatz 7 ermöglicht die Vorlage an den Gemeinsamen Ausschuss, wenn Maßnahmen nach Absatz 5 nicht aufgehoben werden, obwohl die Grundlage für ihr Ergreifen entfallen ist.

#### **Artikel 15**

Die Absätze 1 bis 3 verpflichten die Vertragsparteien zur Einhaltung der in Anhang III Teil D aufgeführten unionsrechtlichen Vorschriften im Bereich der Luftsicherheit sowie zur Einhaltung internationaler Luftsicherheitsbestimmungen des ICAO-Abkommens.

Die Absätze 4 bis 12 verpflichten die Vertragsparteien zur Durchführung der konkret genannten Maßnahmen.

#### **Artikel 16**

Dieser Artikel sieht unter Bezugnahme auf die Geltung der in Anhang III Teil B aufgeführten unionsrechtlichen Vorschriften eine Zusammenarbeit der Vertragsparteien im Bereich des Flugverkehrsmanagements vor und konkretisiert die dafür erforderlichen Voraussetzungen.

#### **Artikel 17**

Dieser Artikel verweist hinsichtlich des Umweltschutzes im Bereich des Luftverkehrs auf die Geltung der in Anhang III Teil E aufgeführten unionsrechtlichen Vorschriften.

#### **Artikel 18**

Dieser Artikel verweist hinsichtlich des Verbraucherschutzes im Bereich des Luftverkehrs auf die Geltung der in Anhang III Teil G aufgeführten unionsrechtlichen Vorschriften.

#### **Artikel 19**

Dieser Artikel verweist hinsichtlich der Computerreservierungssysteme im Bereich des Luftverkehrs auf die Geltung der in Anhang III Teil H aufgeführten unionsrechtlichen Vorschriften.

#### **Artikel 20**

Dieser Artikel verweist hinsichtlich der sozialen Aspekte im Bereich des Luftverkehrs auf die Geltung der in Anhang III Teil F aufgeführten unionsrechtlichen Vorschriften.

#### **Artikel 21**

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

#### **Artikel 22**

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

#### **Artikel 23**

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

#### **Artikel 24**

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

#### **Artikel 25**

Absatz 1 bestimmt den Anwendungsvorrang der Bestimmungen des Abkommens vor den einschlägigen Bestimmungen der bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen Georgien und den Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Über das Abkommen hinausgehende Verkehrsrechte aus den bilateralen Luftverkehrsabkommen können in nicht diskriminierender Weise weiterhin ausgeübt werden.

Absatz 2 betrifft Verhandlungen über einen Beitritt Georgiens zum gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraum.

Absatz 3 regelt das Verfahren für den Fall, dass die Vertragsparteien einer multilateralen Übereinkunft beitreten oder einen Beschluss einer internationalen Organisation billigen, wenn dies die Belange des Abkommens berührt.

#### **Artikel 26**

Dieser Artikel regelt die Modalitäten zur Änderung des Abkommens.

#### **Artikel 27 und 28**

Diese Artikel enthalten Regelungen hinsichtlich der international üblichen Kündigungs- und Registrierungsbestimmungen.

#### **Artikel 29**

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



