

aufgrund des Beschlusses (GASP) 2024/2698 des Rates vom 14. Oktober treten Sanktionen gegenüber der Iranischen Fluggesellschaft Iran Air in Kraft, die sich unmittelbar auf Aktivitäten der Fluggesellschaften Lufthansa und Austrian Airlines auswirken.

Airlines der Lufthansa-Gruppe fliegen Teheran seit 1956 an. Nennenswerte Unterbrechungen gab es erst in jüngerer Vergangenheit angesichts des Abschusses eines ukrainischen Verkehrsflugzeugs im Januar 2020, der Pandemie und der aktuellen Spannungen in der Region. So ist gegenwärtig der Flugplan ausgesetzt. Sowohl Lufthansa als auch Austrian Airlines planen aber eine Wiederaufnahme ihrer Verbindungen (FRA-IKA-FRA & VIE-IKA-VIE) für Anfang November.

Ob, und wie die iranische Führung auf die Sanktionen reagieren wird, entzieht sich aktuell unserer Kenntnis. Gleichwohl signalisiert die zivile Luftfahrtbehörde des Irans ein starkes Interesse an unserem Verbleib, so dass wir auf einen Verzicht reziproker Gegenmaßnahmen in unsere Richtung hoffen.

Jedoch trifft uns das Bereitstellungsverbot in Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2023/1529 unmittelbar. An der Station Teheran werden eine Vielzahl von Bodenabfertigungsdiensten durch die Iran Air erbracht. Sie ist Quasimonopolistin in diesem Bereich. Ein Wechsel zu einer Wettbewerberin wäre mittelfristig kaum möglich, da luftrechtlich aufwendige und langwierige Prozesse zu durchlaufen wären. Aktuell fehlt es zudem schlicht an qualifiziert geschulten Alternativen.

Die Leistungen werden entsprechend des *IATA Standard Ground Handling Agreements* mit der Iran Air in der Version von 1998 erbracht.

Hierzu zählen:

1. Baggage handling (inkl. Lost & Found)
2. Cleaning
3. Catering
4. Check-in
5. Boarding
6. Off- and Onloading
7. Push-Back
8. De-/Anti-Icing
9. "Special Services" wie z.B. Passagierbetreuung bei Notlandungen aufgrund medizinischer Notfälle

Das uns betreuende Iran Air-Personal vor Ort ist durch LH und OS geschult und uns durch oftmals langjährige und vertrauensvolle Zusammenarbeit verbunden.

Die anfallenden Kosten für Bodenabfertigungsdienste hängen sehr stark von den geflogenen Flugfrequenzen und der Größe des Fluggerätes ab. Mit größeren Flugzeugen gehen mehr Passagiere und damit höherer Aufwand einher, der entsprechend zu vergüten ist. Auf Basis von



In den USA ist Iran Air aufgrund unterschiedlicher Sanktionshistorie seit Längerem sanktioniert und zuletzt nach Rückzug der Trump-Administration aus dem JCPOA 2018 wieder auf der sogenannten *Specially Designated Nationals List* des OFAC. Dennoch war den US-Behörden die Bedeutung der internationalen Luftverkehrsanknüpfung und die entsprechende Förderung des zivilgesellschaftlichen Austauschs bewusst. Entsprechend blieb die Allgemeingenehmigung „General License J-1“, die unsere Flugaktivitäten und die Inanspruchnahme von Abfertigungsdiensten der Iran Air ermöglicht, trotz Wiederauflebens des vorherigen scharfen Sanktionsregimes durchgehend in Kraft.

Auf eben jene Bedeutung nimmt auch Erwägungsgrund (7) des Beschlusses (GASP) 2024/2698 vom 14. Oktober Bezug: „...*Diese Benennungen sind zielgerichtet und sollen hinsichtlich bestimmter iranischer Strategien und Aktivitäten abschreckend wirken. Die Union beabsichtigt nicht, den Luftverkehr oder direkte persönliche Kontakte zwischen der Union und Iran grundsätzlich zu erschweren.*“

Wir begrüßen sehr Ihren Einsatz, liebe Frau Goldboom, diesem Bestreben durch Erreichen einer Ausnahmemöglichkeit vom Bereitstellungsverbot in Art. 3 Abs.2 Wirkung zu verleihen. Eine Ausnahmenvorschrift könnte aus unserer Sicht etwa wie folgt gefasst sein:

„Artikel 3f

*Artikel 3 Absatz 2 gilt nicht für Gelder, die von zivilen Luftfahrtgesellschaften ausschließlich für die angemessene Bezahlung von Bodenabfertigungsdiensten für Luftfahrzeuge im Anwendungsbereich des Artikel 16 lit. b) der Verordnung im Iran bereitgestellt werden.“*

Die Bezugnahme auf den Anwendungsbereich des Artikel 16 lit.b) ließe sich durch „Unionsansässigkeit“ der Luftfahrtgesellschaften o.ä. ersetzen. Da der Begriff Bodenabfertigungsdienste im Kontext der Sanktionsverordnung nicht selbstsprechend ist, sollte in Artikel 1 eine diesbezügliche Legaldefinition aufgenommen werden, welche auf bestehende Industriestandards referenziert. Hierzu gibt es aus unserer Sicht zwei sinnvolle Referenzen. Als Teil des *acquis communautaire* kommt zum einen ein Verweis auf Artikel 2 lit. e) Richtlinie 1996/67/EG i.V.m. deren Anhang in Betracht. Im Anhang werden die üblichen Bodenabfertigungsdienste systematisch erfasst. Hier ist das Bereitstellen von Catering bereits mit umfasst.

Industriespezifisch werden die Standards durch die IATA gesetzt. Sie gibt Musterverträge vor. In Annex A des IATA Standard Handling Agreements werden Bodenabfertigungsdienste dezidiert beschrieben. Für Catering wird das Standard Catering Agreement genutzt.

Alternativ hierzu wäre auch ein entsprechender Genehmigungsvorbehalt denkbar. Hierbei wäre zu bedenken, dass diesbezügliche Genehmigungsverfahren für die Lufthansa bei der Bundesbank und für Austrian Airlines bei der Nationalbank einzuführen wären. Da wir bei Wiederaufnahme des Flugplans Anfang November bereits Klarheit bräuchten, wäre der Zeitplan entsprechend sportlich.

Wenn Sie Rückfragen haben sollten oder wir in anderer Weise unterstützen können, melden Sie sich gern!

Besten Dank vorab und beste Grüße