

LUFTVERKEHRSABKOMMEN

DIE VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA (nachstehend die „Vereinigten Staaten“) einerseits

und

DIE REPUBLIK ÖSTERREICH,

DAS KÖNIGREICH BELGIEN,

DIE REPUBLIK BULGARIEN,

DIE REPUBLIK ZYPERN,

DIE TSCHECHISCHE REPUBLIK,

DAS KÖNIGREICH DÄNEMARK,

DIE REPUBLIK ESTLAND,

DIE REPUBLIK FINNLAND,

DIE FRANZÖSISCHE REPUBLIK,

DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND,

DIE HELLENISCHE REPUBLIK,

DIE REPUBLIK UNGARN,

IRLAND,

DIE ITALIENISCHE REPUBLIK,

DIE REPUBLIK LETTLAND,

DIE REPUBLIK LITAUEN,

DAS GROSSHERZOGTUM LUXEMBURG,

MALTA,

DAS KÖNIGREICH DER NIEDERLANDE,

DIE REPUBLIK POLEN,

DIE PORTUGIESISCHE REPUBLIK,

RUMÄNIEN,

DIE SLOWAKISCHE REPUBLIK,

DIE REPUBLIK SLOWENIEN,

DAS KÖNIGREICH SPANIEN,

DAS KÖNIGREICH SCHWEDEN,

DAS VEREINIGTE KÖNIGREICH GROSSBRITANNIEN UND NORDIRLAND,

Vertragsparteien des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft und Mitgliedstaaten der Europäischen Union (nachstehend die „Mitgliedstaaten“),

und die EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT,

andererseits,

IN DEM WUNSCH, ein internationales Luftverkehrssystem auf der Grundlage des am Markt herrschenden Wettbewerbs zwischen Luftfahrtunternehmen mit einem Mindestmaß an staatlichen Eingriffen und staatlicher Regulierung zu fördern,

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

IN DEM WUNSCH, es den Luftfahrtunternehmen zu ermöglichen, Reisenden und Versendern wettbewerbsfähige Preise und Dienstleistungen in offenen Märkten anzubieten,

IN DEM WUNSCH, die Vorteile eines liberal gefassten Abkommens allen Bereichen der Luftverkehrsbranche, auch den Beschäftigten der Luftfahrtunternehmen, zugänglich zu machen,

IN DEM WUNSCH, im internationalen Luftverkehr ein Höchstmaß an Sicherheit 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 Sachen gefährden, den Luftverkehrsbetrieb beeinträchtigen und das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Sicherheit der Zivilluftfahrt untergraben,

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

IN ANERKENNUNG der Tatsache, dass staatliche Beihilfen den Wettbewerb zwischen Luftfahrtunternehmen beeinträchtigen können und die grundlegenden Ziele dieses Abkommens in Frage stellen können,

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

UNTER VERWEIS auf die Bedeutung des Verbraucherschutzes, einschließlich der diesbezüglichen Bestimmungen des am 28. Mai 1999 in Montreal unterzeichneten Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr,

IN DER ABSICHT, auf dem Rahmen bestehender Vereinbarungen aufzubauen, um den Zugang zu den Märkten zu öffnen und größtmöglichen Nutzen für Verbraucher, Luftfahrtunternehmen, Arbeitnehmer und Gemeinschaften beiderseits des Atlantiks zu erzielen,

IN ANERKENNUNG der Bedeutung eines verbesserten Zugangs der Luftfahrtunternehmen zu globalen Kapitalmärkten für die Stärkung des Wettbewerbs und die Förderung der Ziele dieses Abkommens,

IN DER ABSICHT, ein Beispiel von globaler Bedeutung für die Vorteile der Liberalisierung in diesem zentralen Wirtschaftsbereich zu setzen,

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

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

1. „Abkommen“ das vorliegende Abkommen, seine Anhänge und seine Anlage sowie alle diesbezüglichen Änderungen;
2. „Luftverkehr“ die öffentlich angebotene entgeltliche Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post mit Luftfahrzeugen, entweder getrennt oder zusammen;

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

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

sowie

- b) aller Anhänge oder diesbezüglichen Änderungen, die gemäß Artikel 90 des ICAO-Abkommens angenommen wurden, soweit diese Anhänge oder Änderungen zu irgendeinem bestimmten Zeitpunkt sowohl für die Vereinigten Staaten als auch den jeweils betroffenen Mitgliedstaat oder die jeweils betroffenen Mitgliedstaaten gelten;

4. „Vollkosten“ die Kosten für die Erbringung einer Dienstleistung zuzüglich einer angemessenen Gebühr für Verwaltungsgemeinkosten;
5. „internationaler Luftverkehr“ den Luftverkehr, der durch den Luftraum über dem Hoheitsgebiet von mehr als einem Staat führt;
6. „Vertragspartei“ entweder die Vereinigten Staaten oder die Europäische Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten;
7. „Preis“ alle Tarife, Frachtraten oder Gebühren für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und/oder Fracht (ausgenommen Post) im Luftverkehr, einschließlich — falls zutreffend — der Land- oder Seebeförderung in Verbindung mit der Beförderung im internationalen Luftverkehr, die von den Luftfahrtunternehmen einschließlich ihrer Beauftragten erhoben werden, sowie die Bedingungen für die Gültigkeit solcher Tarife, Frachtraten oder Gebühren;
8. „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ eine Landung für andere Zwecke als zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Gepäck, Fracht und/oder Post im Luftverkehr;
9. „Hoheitsgebiet“ im Falle der Vereinigten Staaten die Landgebiete (Festland und Inseln), Binnengewässer und Hoheitsgewässer unter ihrer Souveränität oder Rechtsprechung und im Falle der Europäischen Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten die Landgebiete (Festland und Inseln), Binnengewässer und Hoheitsgewässer, auf die der Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft unter den in diesem Vertrag sowie etwaigen Nachfolgeinstrumenten festgelegten Bedingungen Anwendung findet; die Anwendung dieses Abkommens auf den Flughafen Gibraltar erfolgt unbeschadet der Rechtsstandpunkte des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs in der strittigen Frage der Souveränität über das Gebiet, auf dem sich der Flughafen befindet, und des fortdauernden Ausschlusses des Flughafens Gibraltar von den Luftverkehrsmaßnahmen der Europäischen Gemeinschaft, wie sie am 18. September 2006 zwischen den Mitgliedstaaten gelten, gemäß der am 18. September 2006 in Cordoba vereinbarten Ministererklärung zum Flughafen von Gibraltar;

und

10. „Benutzungsgebühr“ eine Gebühr, die den Luftfahrtunternehmen für die Bereitstellung von Einrichtungen oder Dienstleistungen an Flughäfen, im Flughafenumfeld, im Bereich der Flugnavigation oder der Flugsicherheit, einschließlich damit zusammenhängender Dienste und Einrichtungen, auferlegt wird.

Artikel 2

Billige und gleiche Wettbewerbsbedingungen

Jede Vertragspartei gibt den Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien in billiger und gleicher Weise Gelegenheit, bei der Durchführung des durch dieses Abkommen geregelten internationalen Luftverkehrs miteinander in Wettbewerb zu treten.

Artikel 3

Gewährung von Rechten

(1) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs durch Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Vertragspartei folgende Rechte:

- a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen,
- b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen,
- c) das Recht, internationalen Luftverkehr zwischen Punkten auf folgenden Strecken durchzuführen:
 - i) im Falle von Luftfahrtunternehmen der Vereinigten Staaten (nachstehend „US-Luftfahrtunternehmen“) von Punkten außerhalb der Vereinigten Staaten über die Vereinigten Staaten und über Zwischenlandepunkte nach einem Punkt oder Punkten in einem oder mehreren Mitgliedstaaten und darüber hinaus und im Falle von Nurfracht-Diensten zwischen jedwedem Mitgliedstaat nach einem oder mehreren Punkten (einschließlich in anderen Mitgliedstaaten);
 - ii) im Falle von Luftfahrtunternehmen der Europäischen Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten (nachstehend „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“) von Punkten außerhalb der Mitgliedstaaten über die Mitgliedstaaten und Zwischenlandepunkte nach einem oder mehreren Punkten in den Vereinigten Staaten und darüber hinaus und im Falle von Nurfracht-Diensten zwischen den Vereinigten Staaten und einem oder mehreren Punkten und im Falle von kombinierten Diensten zwischen einem Punkt oder mehreren Punkten in den Vereinigten Staaten und einem oder mehreren Punkten in allen Mitgliedern des Gemeinsamen Europäischen Luftverkehrsraums (nachstehend: „ECAA“) ab dem Unterzeichnungsdatum dieses Übereinkommens,

und

- d) die in diesem Abkommen anderweitig festgelegten Rechte.
- (2) Jedes Luftfahrtunternehmen kann nach seinem Ermessen auf bestimmten oder allen Flügen
- a) Flüge in einer oder in beiden Richtungen durchführen,
 - b) verschiedene Flugnummern innerhalb eines Fluges kombinieren,
 - c) Punkte außerhalb und innerhalb der Gebiete der Vertragsparteien sowie Punkte darüber hinaus 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) Punkte jenseits jedes Punktes in seinem Gebiet mit oder ohne Wechsel des Fluggeräts oder der Flugnummer bedienen und diese Dienste öffentlich als durchgehende Dienste anbieten,
 - g) Zwischenlandungen an beliebigen Punkten innerhalb oder außerhalb des Gebietes der Vertragsparteien durchführen,
 - h) Transitverkehr über das Gebiet der jeweils anderen Vertragspartei durchführen
- und
- i) Verkehr ungeachtet seines Ursprungs in ein und demselben Luftfahrzeug kombinieren;

hierbei gelten keine Richtungsbeschränkungen oder geographischen Beschränkungen, und es entstehen keine Verluste von Rechten zur Durchführung von Verkehr, der ansonsten im Rahmen dieses Abkommens zulässig ist.

(3) Die Bestimmungen nach Absatz 1 gelten unter folgenden Voraussetzungen:

- a) Im Falle von US-Luftfahrtunternehmen ist die Beförderung — Nurfracht-Dienste ausgenommen — Teil eines Dienstes, mit dem die Vereinigten Staaten bedient werden,
- und
- b) im Falle von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist die Beförderung — i) Nurfracht-Dienste und ii) kombinierte Dienste zwischen den Vereinigten Staaten und den Mitgliedern des ECAA ab dem Unterzeichnungsdatum dieses Übereinkommens ausgenommen — Teil eines Dienstes, mit dem ein Mitgliedstaat bedient wird.

(4) Jede Vertragspartei gestattet, dass jedes Luftfahrtunternehmen die Frequenz und Kapazität der von ihm angebotenen internationalen Luftverkehrsdienste aufgrund kommerzieller marktbezogener Überlegungen festlegt. In Übereinstimmung mit diesem Recht begrenzt keine der Vertragsparteien einseitig das Verkehrsvolumen, die Frequenz oder Regelmäßigkeit des Dienstes oder das oder die Muster der von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge und verlangt keine Vertragspartei die Vorlage von Flugplänen, Charterflugprogrammen oder Betriebsplänen von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei, es sei denn, dies ist aus zollrechtlichen, technischen oder betrieblichen Gründen oder aus Umweltschutzgründen (gemäß Artikel 15) erforderlich, wobei einheitliche Bedingungen in Einklang mit Artikel 15 des ICAO-Abkommens anzuwenden sind.

(5) Jedes Luftfahrtunternehmen kann sich am internationalen Luftverkehr beteiligen, ohne Beschränkungen im Hinblick auf etwaige Veränderungen bei Muster oder Zahl der eingesetzten Luftfahrzeuge, soweit diese Beförderung a) im Falle von US-Luftfahrtunternehmen — Nurfracht-Dienste ausgenommen — Teil eines Dienstes ist, mit dem die Vereinigten Staaten bedient werden, und b) im Falle von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft — i) Nurfracht-Dienste und ii) kombinierte Dienste zwischen den Vereinigten Staaten und den Mitgliedern des ECAA ab dem Tag der Unterzeichnung dieses Übereinkommens ausgenommen — Teil eines Dienstes ist, mit dem ein Mitgliedstaat bedient wird.

(6) Aus diesem Abkommen können nicht abgeleitet werden:

- a) im Falle von US-Luftfahrtunternehmen das Recht, im Gebiet eines Mitgliedstaates Fluggäste, Gepäck, Fracht oder Post an Bord zu nehmen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein anderer Punkt im Gebiet des betreffenden Mitgliedstaates ist;
- b) im Falle von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft das Recht, im Gebiet der Vereinigten Staaten Fluggäste, Gepäck, Fracht oder Post an Bord zu nehmen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein anderer Punkt im Gebiet der Vereinigten Staaten ist.

(7) Der Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu staatlichen US-Beförderungsaufträgen wird in Anhang 3 geregelt.

Artikel 4

Genehmigung

Erhält eine Vertragspartei Anträge von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei in der vorgeschriebenen Form und Weise für Betriebsgenehmigungen und technische Erlaubnisse, so gewährt sie die entsprechenden Genehmigungen und Erlaubnisse mit möglichst geringer verfahrensbedingter Zeitverzögerung, wenn

- a) im Falle von US-Luftfahrtunternehmen die wesentlichen Eigentumsanteile und die tatsächliche Kontrolle des Luftfahrtunternehmens bei den Vereinigten Staaten, bei US-Staatsangehörigen oder beiden liegen und wenn das Luftfahrtunternehmen als US-Luftfahrtunternehmen zugelassen ist und seinen Hauptgeschäftssitz im Hoheitsgebiet der Vereinigten Staaten hat;
 - b) im Falle von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft die wesentlichen Eigentumsanteile und die tatsächliche Kontrolle des Luftfahrtunternehmens in einem oder mehreren Mitgliedstaaten, bei ihren Staatsangehörigen oder beiden liegen und wenn das Luftfahrtunternehmen als Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zugelassen ist und seinen Hauptgeschäftssitz im Hoheitsgebiet der Europäischen Gemeinschaft hat;
 - c) das Luftfahrtunternehmen in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die gemäß den Gesetzen und sonstigen Rechtsvorschriften für den Betrieb des internationalen Luftverkehrs von der Vertragspartei, die den oder die Anträge prüft, üblicherweise angewandt werden,
- und
- d) die Bestimmungen in Artikel 8 (Flugsicherheit) und Artikel 9 (Luftsicherheit) eingehalten und angewandt werden.

Artikel 5

Widerruf der Genehmigung

(1) Jede Vertragspartei ist berechtigt, die Betriebserlaubnisse oder technischen Zulassungen zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken oder den Betrieb eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei anderweitig auszusetzen oder einzuschränken, wenn

a) im Falle von US-Luftfahrtunternehmen die wesentlichen Eigentumsanteile und die tatsächliche Kontrolle des Luftfahrtunternehmens nicht bei den Vereinigten Staaten, bei US-Staatsangehörigen oder beiden liegen oder das Luftfahrtunternehmen nicht als US-Luftfahrtunternehmen zugelassen ist oder seinen Hauptgeschäftssitz nicht im Gebiet der Vereinigten Staaten hat,

b) im Falle von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft die wesentlichen Eigentumsanteile und die tatsächliche Kontrolle des Luftfahrtunternehmens nicht bei einem oder mehreren Mitgliedstaaten, bei ihrem Staatsangehörigen oder beiden liegen oder das Luftfahrtunternehmen nicht als Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zugelassen ist oder seinen Hauptgeschäftssitz nicht im Hoheitsgebiet der Europäischen Gemeinschaft hat

oder

c) das betreffende Luftfahrtunternehmen die in Artikel 7 (Anwendung von Rechtsvorschriften) dieses Abkommens genannten Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften nicht eingehalten hat.

(2) Sofern nicht zur Vermeidung von weiteren Verstößen gegen Absatz 1 Buchstabe c Sofortmaßnahmen erforderlich sind, werden die in diesem Artikel aufgeführten Rechte erst nach Konsultationen mit der anderen Vertragspartei ausgeübt.

(3) Dieser Artikel berührt nicht die Rechte beider Vertragsparteien, Betriebserlaubnisse oder technische Zulassungen von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei gemäß den Bestimmungen von Artikel 8 (Flugsicherheit) oder Artikel 9 (Luftsicherheit) zu verweigern, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen.

Artikel 6

Zusätzliche Regelungen in Bezug auf Eigentumsverhältnisse, Investitionen und Kontrolle

Ungeachtet der anderen Bestimmungen dieses Abkommens wenden die Vertragsparteien bei ihren Beschlüssen, die sie gemäß ihren jeweiligen Gesetzen und sonstigen Rechtsvorschriften über Eigentumsverhältnisse, Investitionen und Kontrolle treffen, die Bestimmungen von Anhang 4 an.

Artikel 7

Anwendung von Rechtsvorschriften

(1) Die Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften einer Vertragspartei betreffend den Einflug in ihr oder den Ausflug aus ihrem Gebiet der im internationalen Luftverkehr eingesetzten

Luftfahrzeuge oder betreffend den Betrieb und den Verkehr dieser Luftfahrzeuge innerhalb ihres Gebietes gelten für die Luftfahrzeuge, die von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei verwendet werden, und sind von diesen Luftfahrzeugen beim Ein- oder Ausflug und innerhalb des Gebietes der ersten Vertragspartei zu befolgen.

(2) Beim Einflug in das oder beim Ausflug aus dem Gebiet einer Vertragspartei sind die für dieses Gebiet geltenden Gesetze und sonstigen 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 der Fracht von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei einzuhalten.

Artikel 8

Flugsicherheit

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

(2) Die zuständigen Behörden einer Vertragspartei können Konsultationen mit anderen zuständigen Behörden über die von diesen Behörden eingehaltenen Standards in Bezug auf Luftverkehrseinrichtungen, Luftfahrzeugbesatzungen, Luftfahrzeuge und den Betrieb der von diesen Behörden beaufsichtigten Luftfahrtunternehmen verlangen. Derartige Konsultationen finden innerhalb von 45 Tagen nach dem Ersuchen statt, soweit nichts anderes vereinbart wird. Stellen die anfragenden zuständigen Behörden nach solchen Konsultationen fest, dass die anderen Behörden in diesen Bereichen nicht tatsächlich Sicherheitsstandards und -anforderungen einhalten und anwenden, die wenigstens den Mindeststandards entsprechen, welche nach dem ICAO-Abkommen festgelegt werden können, so notifizieren die anfragenden zuständigen Behörden diese Feststellungen und die Schritte, die zur Erfüllung dieser Mindeststandards als notwendig erachtet werden, und die betreffenden Behörden ergreifen entsprechende Abhilfemaßnahmen. Die anfragenden zuständigen Behörden behalten sich das Recht vor, die Betriebserlaubnis oder die technische Zulassung eines Luftfahrtunternehmens oder von Luftfahrtunternehmen unter der Sicherheitsaufsicht der betreffenden zuständigen Behörden zu verweigern, zu widerrufen oder einzuschränken, wenn diese Behörden solche Abhilfemaßnahmen nicht innerhalb eines angemessenen Zeitraums ergreifen, und Sofortmaßnahmen in Bezug auf das oder die betreffenden Luftfahrtunternehmen zu treffen, wenn diese entscheidend sind, um zu vermeiden, dass weitere Verstöße gegen die Pflicht zur Einhaltung und Anwendung der genannten Standards und Anforderungen zu einer unmittelbaren Bedrohung für die Flugsicherheit führen.

(3) Der Europäischen Kommission werden alle Anfragen und Notifizierungen im Rahmen dieses Artikels zeitgleich übermittelt.

(4) Dieser Artikel hindert die zuständigen Behörden der Vertragsparteien nicht an der Durchführung sicherheitsbezogener Beratungen, auch über die routinemäßige Anwendung von Sicherheitsstandards und Anforderungen oder über Notfälle, wie sie von Zeit zu Zeit auftreten können.

Artikel 9

Luftsicherheit

(1) In Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten gemäß dem Völkerrecht bekräftigen die Vertragsparteien erneut, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen, fester Bestandteil dieses Abkommens ist. Ohne den allgemeinen Charakter ihrer völkerrechtlichen Rechte und Pflichten einzuschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere auf Grundlage folgender Übereinkünfte: des am 14. September 1963 in Tokio unterzeichneten Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, des am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, des am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt und des am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichneten Protokolls zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen.

(2) Die Vertragsparteien gewähren einander auf Verlangen jede erforderliche Unterstützung, um Bedrohungen der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern, einschließlich der widerrechtlichen Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge und sonstiger widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen.

(3) Die Vertragsparteien handeln in ihren beiderseitigen Beziehungen entsprechend den Luftsicherheitsstandards und geeigneten empfohlenen Verfahren, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und dem ICAO-Abkommen als Anhänge hinzugefügt wurden; sie verlangen, dass die Halter von in ihren Ländern eingetragenen Luftfahrzeugen, sowie Halter von Luftfahrzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Gebiet haben, und die Betreiber von Flughäfen in ihrem Gebiet entsprechend diesen Luftsicherheitsstandards handeln.

(4) Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet wirksame Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzungen, aufgegebenem Gepäck und Handgepäck sowie Fracht und Bordvorräten vor und während des Einsteigens und Beladens ergriffen werden und dass diese Maßnahmen angepasst werden, um stärkeren Bedrohungen für die Sicherheit der Zivilluftfahrt zu begegnen. Die Vertragsparteien vereinbaren, die Sicherheitsvorschriften der jeweils anderen Vertragspartei für den Ausflug aus dem und den Aufenthalt

im Gebiet dieser Vertragspartei einzuhalten. Jede Vertragspartei sagt außerdem eine wohlwollende Prüfung jedes Ersuchens der anderen Vertragspartei zu, besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung zu ergreifen.

(5) Unter voller Berücksichtigung der und in gegenseitigem Respekt für die Souveränität der anderen Vertragspartei kann eine Vertragspartei Sicherheitsmaßnahmen für den Einflug in ihr Gebiet ergreifen. Soweit möglich, berücksichtigt diese Vertragspartei die von der anderen Vertragspartei bereits angewandten Sicherheitsmaßnahmen und etwaige Standpunkte, die diese Vertragspartei eventuell vorbringt. Beide Vertragsparteien erkennen jedoch an, dass dieser Artikel in keiner Weise die Möglichkeit einer Vertragspartei einschränkt, einem Flug oder Flügen den Einflug in ihr Gebiet zu verweigern, den bzw. die sie als Bedrohung für ihre Sicherheit ansieht.

(6) Eine Vertragspartei kann Sofortmaßnahmen, einschließlich Änderungen, gegen eine spezifische Sicherheitsbedrohung ergreifen. Derartige Maßnahmen sind den zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei umgehend mitzuteilen.

(7) Die Vertragsparteien unterstreichen die Bedeutung einer auf kompatible Verfahren und Standards gerichteten Arbeit als Mittel zur Erhöhung der Luftsicherheit und zur Verringerung regelungsbezogener Divergenzen. Zu diesem Zweck sind die bestehenden Kanäle für die Erörterung aktueller und geplanter Sicherheitsmaßnahmen von den Vertragsparteien in vollem Umfang zu nutzen und weiterzuentwickeln. Die Vertragsparteien gehen davon aus, dass bei den Beratungen unter anderem neue oder in Betracht gezogene Sicherheitsmaßnahmen der jeweils anderen Vertragspartei erörtert werden, einschließlich der Revision von Sicherheitsmaßnahmen aufgrund veränderter Umstände, ferner Maßnahmen, die von einer Vertragspartei vorgeschlagen werden, um den Sicherheitsanforderungen der anderen Vertragspartei nachzukommen, Möglichkeiten einer zügigeren Anpassung von Standards in Bezug auf Maßnahmen für die Luftsicherheit und Vereinbarkeit der Anforderungen einer Vertragspartei mit den aus Rechtsvorschriften erwachsenden Verpflichtungen der anderen Vertragspartei. Derartige Beratungen sollten dazu beitragen, dass neue Sicherheitsinitiativen und -anforderungen frühzeitig bekannt gemacht und im Vorfeld erörtert werden.

(8) Unbeschadet der Notwendigkeit von Sofortmaßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit bekräftigen die Vertragsparteien, dass sie bei der Erwägung von Sicherheitsmaßnahmen auch mögliche nachteilige Auswirkungen auf den internationalen Luftverkehr bewerten werden und, soweit gesetzliche Vorgaben dem nicht entgegenstehen, derartige Faktoren berücksichtigen werden, wenn sie die in Sicherheitsbelangen notwendigen und angemessenen Maßnahmen festlegen.

(9) Im Falle einer tatsächlichen oder drohenden widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen oder von sonstigen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit von Fluggästen, Besatzungen, Luftfahrzeugen, Flughäfen und 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.

(10) Hat eine Vertragspartei berechtigte Gründe zu der Annahme, dass die andere Vertragspartei von den Luftsicherheitsvorschriften dieses Artikels abweicht, können die zuständigen Behörden dieser Vertragspartei sofortige Konsultationen mit den zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei verlangen. Wird innerhalb von 15 Tagen nach Eingang dieses Ersuchens keine zufrieden stellende Einigung erzielt, so stellt dies einen Grund dafür dar, die Betriebserlaubnis und die technischen Zulassungen eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen dieser Vertragspartei zu verweigern, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn eine Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf von 15 Tagen vorläufige Maßnahmen ergreifen.

(11) Abgesehen von Flughafenbewertungen zur Feststellung der Einhaltung der in Absatz 3 genannten Luftsicherheitsstandards und Verfahren kann eine Vertragspartei die andere Vertragspartei um Mitarbeit ersuchen, um zu bewerten, ob bestimmte Sicherheitsmaßnahmen der anderen Vertragspartei den Anforderungen der ersuchenden Vertragspartei entsprechen. Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien vereinbaren vorab, welche Flughäfen bewertet werden sollen, wann die Bewertungen stattfinden sollen und wie mit den Ergebnissen der Bewertungen weiter zu verfahren ist. Unter Berücksichtigung der Bewertungsergebnisse kann die ersuchende Vertragspartei entscheiden, dass Sicherheitsmaßnahmen eines gleichwertigen Standards im Gebiet der anderen Vertragspartei angewandt werden, um Transfer-Fluggäste, Transfer-Gepäck und/oder Transfer-Fracht im Gebiet der ersuchenden Vertragspartei von einer erneuten Kontrolle ausnehmen zu können. Eine solche Entscheidung ist der anderen Vertragspartei mitzuteilen.

Artikel 10

Kommerzielle Möglichkeiten

(1) Die Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien haben das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei Niederlassungen zur Verkaufsförderung und zum Verkauf von Luftverkehrsdienstleistungen und für damit verbundene Tätigkeiten zu errichten.

(2) Die Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien haben das Recht, gemäß den Gesetzen und sonstigen Vorschriften der jeweils anderen Vertragspartei über Einreise, Aufenthalt und Beschäftigung das für die Erbringung von Luftverkehrsdiensten erforderliche Personal für die Bereiche Management, Verkauf, Technik, Betrieb und sonstige Spezialaufgaben in das Gebiet der anderen Vertragspartei zu holen und dort auf Dauer einzusetzen.

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

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

b) Die Rechte nach Buchstabe a Ziffern i und ii unterliegen lediglich spezifischen Beschränkungen in Bezug auf verfügbaren Raum oder verfügbare Kapazitäten, die sich aus der Notwendigkeit ergeben könnten, einen sicheren Flughafenbetrieb zu gewährleisten. Wo aufgrund solcher Beschränkungen eine Selbstabfertigung ausgeschlossen ist und kein wirksamer Wettbewerb zwischen Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten besteht, müssen diese Dienstleistungen allen Luftfahrtunternehmen auf gleicher Grundlage und in angemessener Weise zur Verfügung stehen; die Preise für diese Dienstleistungen dürfen nicht über die Vollkosten einschließlich einer angemessenen Kapitalrendite nach Abschreibung hinausgehen.

(4) Jedes Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei kann sich am Verkauf von Luftbeförderungsleistungen im Gebiet der anderen Vertragspartei unmittelbar und/oder nach Ermessen des Unternehmens durch seine Verkaufsbeauftragten oder sonstige von dem Luftfahrtunternehmen ernannten Vermittler 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 zu kaufen.

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

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

(7) In Bezug auf Durchführung oder Angebot der unter das Abkommen fallenden Dienste kann jedes Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei Vereinbarungen über eine Zusammenarbeit bei der Vermarktung, z. B. „Blocked-Space“- oder „Code-Sharing“-Vereinbarungen, mit

- a) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien,
 - b) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen eines Drittlandes
- und
- c) einem Bodenbeförderungsanbieter (Land- oder Seeverkehr) aus einem beliebigen Land

treffen, vorausgesetzt, dass i) alle Unternehmen, die an derartigen Vereinbarungen teilnehmen, über die entsprechende Genehmigung verfügen und dass ii) die Vereinbarungen die Anforderungen erfüllen, die nach den Gesetzen und sonstigen Vorschriften von den Vertragsparteien üblicherweise auf die Durchführung oder das Angebot von internationalen Luftverkehrsdiensten angewandt werden.

(8) Die Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien haben das Recht, Franchise- und Marken- („Branding-“) Vereinbarungen mit Gesellschaften, einschließlich der Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien oder aus Drittländern, 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 Gesetzen und sonstigen Vorschriften gelten. Auf diese Vereinbarungen findet Anhang 5 Anwendung.

(9) Die Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei können Vereinbarungen über die Bereitstellung von Luftfahrzeugen mit Besatzung für den internationalen Luftverkehr mit

a) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien

und

b) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen eines Drittlandes

treffen, vorausgesetzt, dass alle an derartigen Vereinbarungen Beteiligten über die entsprechende Genehmigung verfügen und die Anforderungen erfüllen, die nach den von den Vertragsparteien üblicherweise auf solche Vereinbarungen angewandten Gesetzen und sonstigen Vorschriften gelten. Keine der Vertragsparteien darf verlangen, dass ein Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei, von dem das Luftfahrzeug bereitgestellt wird, im Rahmen dieses Abkommens Verkehrsrechte für die Strecken besitzt, auf denen das Luftfahrzeug eingesetzt werden soll.

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

Artikel 11

Zölle und Abgaben

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

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

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

b) Bodenausrüstungsgegenstände und Ersatzteile (einschließlich Triebwerken), 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, Schmieröle und technische Verbrauchsgüter, die zur Verwendung in einem im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeug eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei in das Gebiet einer Vertragspartei eingeführt oder dort geliefert werden, selbst wenn diese Vorräte auf dem Teil des Fluges über dem Gebiet der Vertragspartei verbraucht werden sollen, in dem sie an Bord genommen werden,

und

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 Gebiet der Vertragspartei verwendet werden sollen, in dem sie an Bord genommen werden.

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

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

(5) Dieses Abkommen hindert die Vertragsparteien nicht daran, Steuern, Zölle, Gebühren und Abgaben 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- und Aussteigen zulässig ist.

(6) Wenn zwei oder mehr Mitgliedstaaten in Betracht ziehen, bei dem in ihrem Gebiet an Luftfahrzeuge von Luftfahrtunternehmen der Vereinigten Staaten gelieferten Treibstoff auf die in Artikel 14 Buchstabe b der Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 vorgesehene Ausnahme zu verzichten, befasst sich der Gemeinsame Ausschuss in Übereinstimmung mit Artikel 18 Absatz 4 Buchstabe e mit dieser Frage.

(7) Eine Vertragspartei kann im Namen ihres Luftfahrtunternehmens oder ihrer Luftfahrtunternehmen die andere Vertragspartei um Unterstützung ersuchen, um eine Befreiung von Steuern, Zöllen, Gebühren und Abgaben, die von innerstaatlichen und lokalen Regierungen oder Behörden auf die in Absatz 1 und 2 genannten Güter erhoben werden, sowie unter den in diesem Artikel beschriebenen Bedingungen von Treibstoffabsatzabgaben durchzusetzen, es sei denn, die erhobenen Gebühren beruhen auf den Kosten für geleistete Dienste. Im Falle eines solchen Ersuchens übermittelt die andere Vertragspartei den betreffenden Regierungsstellen oder Behörden den Standpunkt der ersuchenden Vertragspartei und drängt auf gebührende Berücksichtigung dieses Standpunkts.

Artikel 12

Benutzungsgebühren

(1) Benutzungsgebühren, die von den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen einer Vertragspartei von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei erhoben werden, müssen gerecht, angemessen, nicht ungerechtfertigt diskriminierend und auf die Benutzerkategorien gleichmäßig verteilt sein. Die Bedingungen für derartige Benutzungsgebühren für die Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei dürfen jedenfalls nicht ungünstiger sein als die günstigsten Bedingungen, die einem anderen Luftfahrtunternehmen zum Zeitpunkt der Festlegung der Gebühren gewährt werden.

(2) Benutzungsgebühren, die von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei erhoben werden, können sich nach den Vollkosten der für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen für die Bereitstellung angemessener Flughafen-, Flughafenumfeld-, Flugnavigations- 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 Gebühren erhoben werden, werden auf leistungsfähiger und wirtschaftlicher Grundlage bereitgestellt.

(3) Jede Vertragspartei ermutigt zu Konsultationen zwischen den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen in ihrem Gebiet und den Luftfahrtunternehmen, welche die Dienste und Einrichtungen nutzen; sie ermutigt die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen und die Luftfahrtunternehmen, die Informationen auszutauschen, die zu einer genauen Überprüfung der Angemessenheit der Gebühren im Einklang mit den Grundsätzen nach den Absätzen 1 und 2 erforderlich sind. Jede Vertragspartei ermutigt die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden, die Benutzer innerhalb einer angemessenen Frist über Vorschläge zur Änderung der Benutzungsgebühren zu unterrichten, um ihnen die Möglichkeit zu geben, ihre Meinung zu äußern, bevor die Änderungen vorgenommen werden.

(4) In Verfahren zur Beilegung von Streitigkeiten nach Artikel 19 wird von keiner Vertragspartei angenommen, dass sie gegen eine Bestimmung dieses Artikels verstoßen hat, es sei denn, a) sie unterlässt es, innerhalb eines angemessenen Zeitraums eine Überprüfung der Gebühr oder Praxis vorzunehmen, auf die sich die Beschwerde der anderen Vertragspartei bezieht, oder b) sie unterlässt es nach einer solchen Überprüfung, alle ihr zur Verfügung stehenden Maßnahmen zu ergreifen, um eine Gebühr oder Praxis zu ändern, die mit diesem Artikel unvereinbar ist.

Artikel 13

Preisgestaltung

(1) Die Preise für Luftverkehrsdienste im Rahmen dieses Abkommens sind frei festzusetzen und sind keiner Genehmigung oder Vorlage zu unterwerfen.

(2) Ungeachtet des Absatzes 1 gilt Folgendes:

a) Die Einführung oder Beibehaltung eines Preises, der von einem Luftfahrtunternehmen der Vereinigten Staaten für den internationalen Luftverkehr zwischen einem Punkt in einem Mitgliedstaat und einem Punkt in einem anderen Mitgliedstaat erhoben werden soll oder erhoben wird, muss in Übereinstimmung mit Artikel 1 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 2409/92 des Rates vom 23. Juli 1992 oder einer nicht restriktiveren Nachfolgeregelung erfolgen.

b) Im Rahmen dieses Absatzes ermöglichen die Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien den zuständigen Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien auf Ersuchen sofortigen Zugang zu Informationen über frühere, bestehende und geplante Preise in einer für diese Behörden annehmbaren Weise und Form.

Artikel 14

Staatliche Beihilfen und staatliche Unterstützung

(1) Die Vertragsparteien erkennen an, dass staatliche Beihilfen und staatliche Unterstützung sich nachteilig auf die Möglichkeit von Luftfahrtunternehmen auswirken können, bei der Durchführung des durch dieses Abkommen geregelten internationalen Luftverkehrs in billiger und gleicher Weise miteinander in Wettbewerb zu treten.

(2) Ist eine Vertragspartei der Auffassung, dass eine staatliche Beihilfe oder Unterstützung, die von der anderen Vertragspartei zugunsten ihrer Luftfahrtunternehmen erwogen oder gewährt wird, sich nachteilig auf die Möglichkeit von Luftfahrtunternehmen der ersten Vertragspartei auswirkt, in billiger und gleicher Weise am Wettbewerb teilzunehmen, kann sie der anderen Vertragspartei entsprechende Bemerkungen übermitteln. Sie kann außerdem eine Sitzung des durch Artikel 18 eingesetzten Gemeinsamen Ausschusses verlangen, um die Frage zu erörtern und bei berechtigten Einwänden geeignete Lösungen auszuarbeiten.

(3) Jede Vertragspartei kann sich an die zuständigen Regierungsstellen im Gebiet der anderen Vertragspartei wenden, einschließlich Stellen auf staatlicher, regionaler oder lokaler Ebene, wenn sie der Auffassung ist, dass eine von diesen Stellen erwogene oder gewährte Subvention oder Unterstützung die in Absatz 2 genannten nachteiligen Auswirkungen auf den Wettbewerb mit sich bringt. Entschließt sich eine Vertragspartei zu dieser direkten Kontaktaufnahme, unterrichtet sie die andere Vertragspartei unverzüglich auf diplomatischem Wege. Sie kann ferner eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses verlangen.

(4) Im Rahmen dieses Artikels könnten unter anderem z. B. folgende Fragen angesprochen werden: staatlich gewährte Kapitalzuführungen, Quersubventionen, Zuschüsse, Garantien, Eigentumsrechte, Steuererleichterungen oder -befreiungen.

Artikel 15

Umweltschutz

(1) Die Vertragsparteien erkennen die Bedeutung des Umweltschutzes bei der Entwicklung und Durchführung einer internationalen Luftverkehrspolitik an. Die Vertragsparteien erkennen an, dass Kosten und Nutzen von Maßnahmen für den Umweltschutz bei der Entwicklung einer internationalen Luftverkehrspolitik sorgfältig abgewogen werden müssen.

(2) Prüft eine Vertragspartei Vorschläge für Umweltmaßnahmen, sollte sie etwaige nachteilige Auswirkungen auf die Ausübung der in diesem Abkommen vorgesehenen Rechte bewerten und bei Annahme derartiger Maßnahmen geeignete Schritte zur Abschwächung solcher nachteiligen Auswirkungen ergreifen.

(3) Bei der Festlegung von Umweltmaßnahmen sind die Umweltschutznormen für den Luftverkehr zu beachten, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation angenommen und dem ICAO-Abkommen als Anhänge hinzugefügt wurden, ausgenommen in Fällen, in denen Abweichungen angezeigt wurden. Die Vertragsparteien wenden Umweltmaßnahmen, die sich auf die von diesem Abkommen geregelten Luftverkehrsdienste auswirken, in Übereinstimmung mit Artikel 2 und Artikel 3 Absatz 4 dieses Abkommens an.

(4) Ist eine Vertragspartei der Auffassung, dass eine Frage mit Bezug zum Umweltschutz im Luftverkehr Zweifel hinsichtlich der Anwendung oder Durchführung dieses Abkommens aufwirft, kann sie eine Sitzung des durch Artikel 18 eingesetzten Gemeinsamen Ausschusses verlangen, um diese Frage zu erörtern und bei berechtigten Einwänden geeignete Lösungen auszuarbeiten.

Artikel 16

Verbraucherschutz

Die Vertragsparteien bekräftigen die Bedeutung des Verbraucherschutzes, und jede der Vertragsparteien kann eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses verlangen, um Fragen des Verbraucherschutzes zu erörtern, die sie als wesentlich einstuft.

Artikel 17

Computergesteuerte Buchungssysteme

(1) Anbieter computergesteuerter Buchungssysteme (CRS), die im Gebiet einer Vertragspartei tätig sind, haben das Recht, ihre Buchungssysteme in Reiseagenturen oder -unternehmen, deren Hauptgeschäftstätigkeit der Vertrieb reisebezogener Produkte im Gebiet der anderen Vertragspartei ist, einzuführen, zu unterhalten und frei zur Verfügung zu stellen, sofern das System den einschlägigen regelungsbezogenen Anforderungen der anderen Vertragspartei entspricht.

(2) Keine Vertragspartei darf in ihrem Gebiet CRS-Anbietern der anderen Vertragspartei strengere Anforderungen an CRS-Anzeigebildschirme (einschließlich Bearbeitungs- und Anzeigeparameter), Betrieb, praktische Verfahren, Verkauf oder Eigentum auferlegen bzw. gestatten, dass diese auferlegt werden, als sie für ihre eigenen CRS-Anbieter gelten.

(3) Eigentümer/Betreiber von CRS einer Vertragspartei, die die einschlägigen regelungsbezogenen Anforderungen der anderen Vertragspartei — soweit vorhanden — erfüllen, haben das gleiche Recht auf Eigentum an CRS im Gebiet der anderen Vertragspartei wie Eigentümer/Betreiber dieser Vertragspartei.

Artikel 18

Gemeinsamer Ausschuss

(1) Ein Gemeinsamer Ausschuss aus Vertretern der Vertragsparteien tritt mindestens einmal jährlich zusammen, um Konsultationen zu diesem Abkommen durchzuführen und dessen Anwendung zu überprüfen.

(2) Eine Vertragspartei kann auch eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses verlangen, um Fragen im Zusammenhang mit der Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens zu lösen. Im Hinblick auf Artikel 20 oder Anhang 2 kann der Gemeinsame Ausschuss sich jedoch nur mit Fragen befassen, die die Weigerung eines Beteiligten betreffen, den eingegangenen Verpflichtungen nachzukommen, sowie mit den Auswirkungen von Wettbewerbsentscheidungen auf die Anwendung dieses Abkommens. Diese Sitzung des Ausschusses muss frühestmöglich stattfinden, spätestens jedoch 60 Tage nach Eingang des Ersuchens, soweit nichts anderes vereinbart wurde.

(3) Der Gemeinsame Ausschuss überprüft spätestens auf seiner ersten jährlichen Sitzung und danach bei Bedarf die Anwendung des Abkommens insgesamt, einschließlich jeglicher Auswirkungen von Beschränkungen der Luftverkehrsinfrastruktur auf die Ausübung der in Artikel 3 vorgesehenen Rechte, die Auswirkungen von Sicherheitsmaßnahmen aufgrund von Artikel 9, die Auswirkungen auf die Wettbewerbsbedingungen, auch im Bereich der computergesteuerten Buchungssysteme, sowie jegliche Auswirkungen der Anwendung des Abkommens im sozialen Bereich.

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

- a) Unterstützung des Austauschs auf Sachverständigen-Ebene bei neuen Initiativen und Entwicklungen im Bereich der Gesetzgebung und Regulierung, einschließlich der Bereiche der Luft- und Flugsicherheit, der Umwelt, der Luftverkehrsinfrastruktur (einschließlich Zeitnischen) und des Verbraucherschutzes;
- b) Beobachtung der sozialen Auswirkungen des Abkommens bei seiner Anwendung und Ausarbeitung geeigneter Lösungen bei berechtigten Einwänden;
- c) Überlegungen zu potenziellen Bereichen für eine Weiterentwicklung des Abkommens, einschließlich Empfehlungen für Änderungen des Abkommens;
- d) Bestandsaufnahme zu Fragen im Zusammenhang mit staatlichen Beihilfen bzw. staatlicher Unterstützung, die von einer der Parteien im Gemeinsamen Ausschuss angesprochen werden;
- e) Entscheidungen im Konsens zu allen Fragen in Bezug auf die Anwendung von Artikel 11 Absatz 6;
- f) Entwicklung von Ansätzen für behördliche Feststellungen in Bezug auf Leistungsfähigkeit und Staatsangehörigkeit („fitness and citizenship“) der Luftfahrtunternehmen innerhalb eines Jahres ab der vorläufigen Anwendung des Abkommens mit dem Ziel der gegenseitigen Anerkennung solcher Feststellungen;
- g) Erarbeitung eines gemeinsamen Verständnisses der Kriterien, die von den Vertragsparteien bei ihren jeweiligen Entscheidungen in Fällen betreffend die Kontrolle der Luftfahrtunternehmen herangezogen werden, soweit sie mit den Vertraulichkeitsanforderungen im Einklang stehen;
- h) gegebenenfalls Unterstützung der Konsultationen über Fragen des Luftverkehrs, die in internationalen Organisationen und in den Beziehungen zu Drittländern behandelt werden, wobei auch zu prüfen wäre, ob gemeinsam vorgegangen werden sollte;
- i) Treffen von Entscheidungen im Konsens gemäß Artikel 1 Absatz 3 sowie Artikel 2 Absatz 3 des Anhangs 4.

(5) Die Vertragsparteien verfolgen das gemeinsame Ziel, möglichst große Vorteile für Verbraucher, Luftfahrtunternehmen, Arbeitnehmer und Gemeinschaften beiderseits des Atlantiks zu erreichen, indem dieses Abkommen auf Drittländer ausgeweitet wird. Der Gemeinsame Ausschuss wird daher daran arbeiten, einen Vorschlag über die Bedingungen und Verfahren — einschließlich aller erforderlichen Änderungen dieses Abkommens — auszuarbeiten, unter denen Drittländer diesem Abkommen beitreten könnten.

(6) Der Gemeinsame Ausschuss handelt einvernehmlich.

Artikel 19

Schiedsverfahren

(1) Alle Streitigkeiten hinsichtlich der Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens, die nicht unter Artikel 20 oder Anhang 2 fallen und die sich nicht durch eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beilegen lassen, können von den Vertragsparteien im Einvernehmen einer Person oder Instanz zur Entscheidung vorgelegt werden. Einigen sich die Vertragsparteien nicht in diesem Sinne, so wird die Streitigkeit auf Ersuchen einer der Vertragsparteien in Übereinstimmung mit den nachstehend aufgeführten Verfahren Gegenstand eines Schiedsverfahrens.

(2) Wenn die Vertragsparteien nichts anderes beschließen, erfolgt die Streitbeilegung durch ein Schiedsgericht aus drei Schiedsrichtern, das wie folgt zusammengesetzt ist:

- a) Jede Vertragspartei benennt innerhalb von 20 Tagen nach Eingang eines Antrags auf Schiedsverfahren einen Schiedsrichter. Innerhalb von 45 Tagen nach Benennung dieser beiden Schiedsrichter ernennen die Vertragsparteien einvernehmlich einen dritten Schiedsrichter, der als Vorsitzender des Schiedsgerichtes fungiert.
- b) Hat eine Vertragspartei keinen Schiedsrichter ernannt oder wird der dritte Schiedsrichter nicht gemäß Buchstabe a ernannt, kann eine Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ersuchen, den bzw. die erforderlichen Schiedsrichter innerhalb von 30 Tagen nach diesem Ersuchen zu ernennen. Ist der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ein Staatsangehöriger entweder der Vereinigten Staaten oder eines Mitgliedstaates, so nimmt der dienstälteste Vizepräsident dieses Rates, der aufgrund seiner Staatsangehörigkeit nicht ausgeschlossen ist, die Ernennung vor.

(3) Sofern nichts anderes vereinbart wurde, legt das Schiedsgericht die Grenzen seiner Zuständigkeit in Übereinstimmung mit diesem Abkommen fest und gibt sich eine Verfahrensordnung. Auf Ersuchen einer Vertragspartei kann das Schiedsgericht, wenn es aufgestellt ist, die andere Vertragspartei auffordern, bis zu seiner endgültigen Urteilsfindung vorübergehende Abhilfemaßnahmen zu ergreifen. Auf Anweisung des Schiedsgerichts oder auf Ersuchen einer Vertragspartei findet spätestens 15 Tage nach der vollständigen Konstituierung des Schiedsgerichts eine Konferenz statt, auf der das Schiedsgericht genau festlegt, in welchen Fragen es tätig werden soll und welche Verfahren dabei im Einzelnen anzuwenden sind.

(4) Sofern nichts anderes vereinbart oder vom Schiedsgericht festgelegt wurde, ist wie folgt vorzugehen:

- a) Die Beschwerdebegründung ist innerhalb von 30 Tagen nach der vollen Konstituierung des Schiedsgerichts vorzulegen, die Beschwerdeerwiderung 40 Tage danach. Repliken des Beschwerdeführers sind innerhalb von 15 Tagen nach der Vorlage der Beschwerdeerwiderung vorzulegen. Repliken der Gegenpartei sind innerhalb von 15 Tagen danach vorzulegen.

b) Innerhalb von 15 Tagen nach Eingang der letzten Erwidernung veranstaltet das Schiedsgericht eine Anhörung auf Ersuchen einer der beiden Vertragsparteien, kann aber auch auf eigene Initiative eine Anhörung durchführen.

(5) Das Schiedsgericht bemüht sich, innerhalb von 30 Tagen nach Ende der Anhörung oder, wenn keine Anhörung stattfindet, innerhalb von 30 Tagen nach Eingang der letzten Erwidernung einen schriftlichen Beschluss vorzulegen. Das Schiedsgericht fasst Mehrheitsbeschlüsse.

(6) Die Vertragsparteien können einen Antrag auf Erläuterung des Schiedsspruches innerhalb von 10 Tagen nach seiner Abgabe stellen; die Erläuterungen müssen innerhalb von 15 Tagen nach einem solchen Antrag erfolgen.

(7) Wenn das Schiedsgericht feststellt, dass ein Verstoß gegen dieses Abkommen vorliegt, und die verantwortliche Vertragspartei keine Abhilfe schafft oder nicht innerhalb von 40 Tagen nach Bekanntgabe des Schiedsspruches zu einer Einigung mit der anderen Vertragspartei über eine beiderseitig zufrieden stellende Lösung gelangt, kann die andere Vertragspartei vergleichbare Vorteile, die sich aus diesem Abkommen ergeben, so lange zurückhalten, bis die Vertragsparteien eine Einigung über die Beilegung der Streitigkeit erzielt haben. Dieser Absatz schränkt in keiner Weise das Recht beider Vertragsparteien ein, angemessene Maßnahmen im Einklang mit dem Völkerrecht zu ergreifen.

(8) Die Kosten des Schiedsgerichts, einschließlich Gebühren und Auslagen der Schiedsrichter, werden von beiden Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Etwaige Kosten, die dem Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation oder einem Vizepräsidenten dieses Rates im Zusammenhang mit den Verfahren gemäß Absatz 2 Buchstabe b entstanden sind, gelten als Teil der Kosten des Schiedsgerichts.

Artikel 20

Wettbewerb

(1) Die Vertragsparteien erkennen an, dass der Wettbewerb zwischen den Luftfahrtunternehmen des transatlantischen Marktes für die Erreichung der Ziele dieses Abkommens wichtig ist, und bekräftigen, dass sie ihre jeweiligen Wettbewerbsvorschriften zum Schutze und zur Förderung des Wettbewerbs insgesamt, nicht aber einzelner Marktteilnehmer, anwenden werden.

(2) Die Vertragsparteien erkennen an, dass hinsichtlich der Anwendung ihrer jeweiligen Wettbewerbsordnungen auf den internationalen Luftverkehr Unterschiede auftreten können, die sich auf den transatlantischen Markt auswirken, und dass eine möglichst weitgehende Verringerung dieser Unterschiede dem Wettbewerb zwischen den Luftfahrtunternehmen in diesem Markt zugutekommen könnte.

(3) Die Vertragsparteien erkennen an, dass eine Zusammenarbeit zwischen ihren jeweiligen Wettbewerbsbehörden dazu dienlich sein kann, den Wettbewerb auf den Märkten zu fördern, sowie kompatible Regelungsergebnisse fördern kann und Unterschiede bei den Ansätzen für die jeweiligen Wettbewerbsüberprüfungen von Vereinbarungen zwischen Luftfahrtunternehmen auf ein Minimum begrenzen kann. Die Vertragsparteien fördern daher diese Zusammenarbeit so weit wie möglich unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Zuständigkeiten, Befugnisse und Verfahren der Behörden in Übereinstimmung mit Anhang 2.

(4) Der Gemeinsame Ausschuss wird jährlich über die Ergebnisse der Zusammenarbeit gemäß Anhang 2 unterrichtet.

Artikel 21

Verhandlungen über ein Abkommen der zweiten Stufe

(1) Die Vertragsparteien sind sich über das Ziel einig, dass die Märkte weiter geöffnet und möglichst große Vorteile für Verbraucher, Luftfahrtunternehmen, Arbeitnehmer und Gemeinschaften beiderseits des Atlantiks erreicht werden sollten; dazu zählt auch, dass Investitionen erleichtert werden, die besser der Realität der globalen Luftfahrtindustrie entsprechen, und dass das transatlantische Luftverkehrssystem gestärkt und ein Rahmen geschaffen wird, der andere Länder zur Öffnung ihrer eigenen Märkte für Luftverkehrsdienste ermutigt. Die Vertragsparteien beginnen ihre Verhandlungen spätestens 60 Tage nach dem Beginn der vorläufigen Anwendung dieses Abkommens mit dem Ziel, zügig weiterführende Fortschritte zu erreichen.

(2) Die Agenda für die weiterführenden Verhandlungen umfasst daher folgende, für eine oder beide Parteien vorrangigen Punkte:

- a) weitere Liberalisierung der Verkehrsrechte,
- b) zusätzliche Möglichkeiten für Auslandsinvestitionen,
- c) Auswirkungen von Umweltschutzmaßnahmen und Infrastrukturzwängen auf die Ausübung der Verkehrsrechte,
- d) zusätzlicher Zugang zu staatlich finanziertem Luftverkehr
und

e) Bereitstellung von Luftfahrzeugen mit Besatzung.

(3) Die Vertragsparteien überprüfen ihre Fortschritte auf dem Wege zu einem Abkommen der zweiten Stufe spätestens 18 Monate nach dem in Absatz 1 vorgesehenen Verhandlungsbeginn. Haben die Vertragsparteien innerhalb von 12 Monaten nach Beginn der Überprüfung kein Abkommen der zweiten Stufe erzielt, so behält sich jede der Vertragsparteien das Recht vor, die in diesem Abkommen bestimmten Rechte auszusetzen. Diese Aussetzung tritt frühestens mit Beginn der Flugplanperiode der International Air Transport Association (IATA) in Kraft, die frühestens 12 Monate nach Notifizierung der Aussetzung beginnt.

Artikel 22

Beziehung zu anderen Abkommen

(1) Während der vorläufigen Anwendung dieses Abkommens gemäß Artikel 25 werden die in Anhang 1 Abschnitt 1 aufgeführten bilateralen Abkommen ausgesetzt, ausgenommen die in Anhang 1 Abschnitt 2 aufgeführte Regelung.

(2) Mit dem Inkrafttreten dieses Abkommens gemäß Artikel 26 geht dieses Abkommen den in Anhang 1 Abschnitt 1 aufgeführten bilateralen Abkommen vor, ausgenommen die in Anhang 1 Abschnitt 2 aufgeführte Regelung.

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

Artikel 23

Kündigung

Jede Vertragspartei kann der anderen auf diplomatischem Wege jederzeit schriftlich notifizieren, dass sie dieses Abkommen kündigen will. Eine derartige Notifizierung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu übersenden. Das Abkommen endet um Mitternacht GMT am Ende der IATA-Flugplanperiode, die ein Jahr nach dem Datum der schriftlichen Notifizierung der Kündigung in Kraft ist, es sei denn, die Notifizierung wird vor dem Ende dieses Zeitraums durch Vereinbarung der Vertragsparteien wieder zurückgenommen.

Artikel 24

Registrierung bei der ICAO

Dieses Abkommen und alle seine Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert.

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

Geschehen zu Brüssel am fünfundzwanzigsten April 2007 und in Washington am dreißigsten April 2007, in zweifacher Ausfertigung.

За Република България



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



Cette signature engage également la Communauté française, la Communauté flamande, la Communauté germanophone, la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

Deze handtekening verbindt eveneens de Vlaamse Gemeenschap, de Franse Gemeenschap, de Duitstalige Gemeenschap, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Diese Unterschrift bindet zugleich die Deutschsprachige Gemeinschaft, die Flämische Gemeinschaft, die Französische Gemeinschaft, die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

Artikel 25

Vorläufige Anwendung

Vorbehaltlich des Inkrafttretens gemäß Artikel 26

1. kommen die Vertragsparteien überein, dieses Abkommen ab dem 30. März 2008 anzuwenden;
2. kann jede Vertragspartei der anderen auf diplomatischem Wege jederzeit schriftlich mitteilen, dass sie dieses Abkommen nicht mehr anwenden will. In diesem Falle endet die Anwendung um Mitternacht GMT am Ende der IATA-Flugplanperiode, die ein Jahr nach dem Datum der schriftlichen Mitteilung in Kraft ist, es sei denn, die Beendigung der Anwendung wird vor dem Ende dieses Zeitraums durch Vereinbarung der Vertragsparteien wieder zurückgenommen.

Artikel 26

Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Datum der zuletzt eingegangenen Note im Rahmen eines diplomatischen Notenaustauschs zwischen den Vertragsparteien in Kraft, in der bestätigt wird, dass alle erforderlichen Verfahren für das Inkrafttreten dieses Abkommens abgeschlossen sind. Für die Zwecke dieses Notenaustauschs übermitteln die Vereinigten Staaten der Europäischen Gemeinschaft die diplomatische Note an die Europäische Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten, und die Europäische Gemeinschaft übermittelt den Vereinigten Staaten die diplomatische Note oder die diplomatischen Noten der Europäischen Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten. Die diplomatische Note oder diplomatischen Noten der Europäischen Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten enthalten Bestätigungen der einzelnen Mitgliedstaaten, dass ihre erforderlichen Verfahren für das Inkrafttreten dieses Abkommens abgeschlossen sind.

Za Českou republiku



På Kongeriget Danmarks vegne



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



Pour la République française



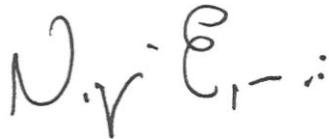
Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



A Magyar Köztársaság részéről



Għal Malta



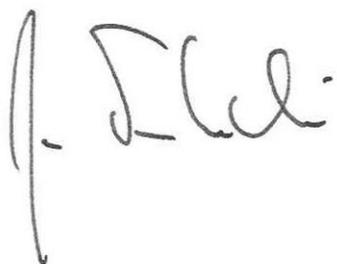
Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



Pentru România

Za Republiko Slovenijo

Za Slovenskú republiku

Suomen tasavallan puolesta

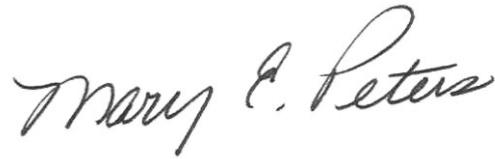
För Konungariket Sverige

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

За Европейската общност
 For the European Community
 Por la Comunidad Europea
 Za Evropské společenství
 For Det Europæiske Fællesskab
 Für die Europäische Gemeinschaft
 Euroopa Ühenduse nimel
 Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα
 Pour la Communauté européenne
 Per la Comunità europea
 Eiropas Kopienas vārdā
 Europos bendrijos vardu
 az Európai Közösség részéről
 Ghall-Komunità Ewropea
 Voor de Europese Gemeenschap
 W imieniu Wspólnoty Europejskiej
 Pela Comunidade Europeia
 Pentru Comunitatea Europeană
 Za Európske spoločenstvo
 za Evropsko skupnost
 Euroopan yhteisön puolesta
 På Europeiska gemenskapens vägnar




For the United States of America

ANHANG 1

Abschnitt 1

Gemäß Artikel 22 dieses Abkommens werden folgende bilaterale Abkommen zwischen den Vereinigten Staaten und Mitgliedstaaten durch dieses Abkommen ausgesetzt beziehungsweise geht dieses Abkommen ihnen vor:

- a) Republik Österreich: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Wien am 16. März 1989; geändert am 14. Juni 1995.
- b) Königreich Belgien: Luftverkehrsabkommen, in Kraft gesetzt durch Notenaustausch in Washington am 23. Oktober 1980; geändert am 22. September und am 12. November 1986, geändert am 5. November 1993 und am 12. Januar 1994.

(Änderung beschlossen am 5. September 1995 (vorläufig angewandt).)

- c) Republik Bulgarien, Abkommen über Sicherheit in der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 24. April 1991 in Sofia.
- d) Tschechische Republik: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Prag am 10. September 1996; geändert am 4. Juni 2001 und am 14. Februar 2002.
- e) Königreich Dänemark: Luftverkehrsabkommen, in Kraft gesetzt durch Notenaustausch in Washington am 16. Dezember 1944; geändert am 6. August 1954; geändert am 16. Juni 1995.
- f) Republik Finnland: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Helsinki am 29. März 1949; diesbezügliches Protokoll unterzeichnet am 12. Mai 1980; Abkommen zur Änderung des Abkommens von 1949 und des Protokolls von 1980, geschlossen am 9. Juni 1995.
- g) Französische Republik: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Washington am 18. Juni 1998; geändert am 10. Oktober 2000; geändert am 22. Januar 2002.
- h) Bundesrepublik Deutschland: Luftverkehrsabkommen und Notenaustausch, unterzeichnet in Washington am 7. Juli 1955, geändert am 25. April 1989.

(Diesbezügliches Protokoll, geschlossen am 1. November 1978; diesbezügliches Abkommen geschlossen am 24. Mai 1994; Protokoll zur Änderung des Abkommens von 1955, geschlossen am 23. Mai 1996; Abkommen zur Änderung des Protokolls von 1996, geschlossen am 10. Oktober 2000 (alle vorläufig angewandt).)

- i) Hellenische Republik: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Athen am 31. Juli 1991, verlängert bis zum 31. Juli 2007 durch Notenaustausch vom 22. und vom 28. Juni 2006.
- j) Republik Ungarn: Luftverkehrsabkommen und Absichtserklärung, unterzeichnet in Budapest am 12. Juli 1989; verlängert bis zum 12. Juli 2007 durch Notenaustausch vom 11. und vom 20. Juli 2006.
- k) Irland: Luftverkehrsabkommen, in Kraft gesetzt durch Notenaustausch in Washington am 3. Februar 1945; geändert am 25. Januar 1988 und am 29. September 1989, geändert am 25. Juli und am 6. September 1990.

(Konsultationsvereinbarung, unterzeichnet in Washington am 28. Oktober 1993 (vorläufig angewandt).)

- l) Italienische Republik: Luftverkehrsabkommen, mit Absichtserklärung und Notenaustausch, unterzeichnet in Rom am 22. Juni 1970, geändert am 25. Oktober 1988, diesbezügliche Absichtserklärung unterzeichnet am 27. September 1990; Änderung des Abkommens von 1970 und der Absichtserklärung von 1990, geschlossen am 22. November und am 23. Dezember 1991; Änderung des Abkommens von 1970 und der Absichtserklärung von 1990, beschlossen am 30. Mai und am 21. Oktober 1997; Abkommen zur Ergänzung des Abkommens von 1970, geschlossen am 30. Dezember 1998 und am 2. Februar 1999.

(Protokoll zur Änderung des Abkommens von 1970, geschlossen am 6. Dezember 1999 (vorläufig angewandt).)

- m) Großherzogtum Luxemburg: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Luxemburg am 19. August 1986, geändert am 6. Juni 1995, geändert am 13. und am 21. Juli 1998.
- n) Malta: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Washington am 12. Oktober 2000.

- o) Königreich der Niederlande: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Washington am 3. April 1957, Protokoll zur Änderung des Abkommens von 1957, geschlossen am 31. März 1978; Änderung des Protokolls von 1978, geschlossen am 11. Juni 1986; Änderung des Abkommens von 1957, geschlossen am 13. Oktober und am 22. Dezember 1987; Änderung des Abkommens von 1957, geschlossen am 29. Januar und am 13. März 1992, Änderung des Abkommens von 1957 und des Protokolls von 1978, geschlossen am 14. Oktober 1992.
- p) Republik Polen: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Warschau am 16. Juni 2001.
- q) Portugiesische Republik: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Lissabon am 30. Mai 2000.
- r) Rumänien: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Washington am 15. Juli 1998.
- s) Slowakische Republik: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Bratislava am 22. Januar 2001.
- t) Königreich Spanien: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Madrid am 20. Februar 1973, diesbezügliches Abkommen vom 20. Februar, vom 31. März und vom 7. April 1987; Änderung des Abkommens von 1973, geschlossen am 31. Mai 1989, Änderung des Abkommens von 1973, geschlossen am 27. November 1991.
- u) Königreich Schweden: Luftverkehrsabkommen, in Kraft gesetzt durch Notenaustausch in Washington am 16. Dezember 1944; geändert am 6. August 1954; geändert am 16. Juni 1995.
- v) Vereinigtes Königreich von Großbritannien und Nordirland: Luftverkehrsabkommen und Schriftwechsel, unterzeichnet auf Bermuda am 23. Juli 1977, Abkommen über Tarife im Nordatlantikverkehr, geschlossen am 17. März 1978, Abkommen zur Änderung des Abkommens von 1977, geschlossen am 25. April 1978, Abkommen zur Änderung und Verlängerung des Abkommens von 1978 über Tarife im Nordatlantikverkehr, geschlossen am 2. und 9. November 1978, Abkommen zur Änderung des Abkommens von 1977, geschlossen am 4. Dezember 1980, Abkommen zur Änderung des Abkommens von 1977, geschlossen am 20. Februar 1985, Abkommen zur Änderung von Artikel 7, Anhang 2, und Anhang 5 des Abkommens von 1977, geschlossen am 25. Mai 1989, Abkommen zu den Änderungen des Abkommens von 1977, zur Beendigung der Schlichtung USA/UK betreffend die Benutzergebühren am Flughafen Heathrow und zum Antrag auf Schlichtung des Vereinigten Königreichs in der Note Nr. 87 seiner Botschaft vom 13. Oktober 1993 und Beilegung der Angelegenheit, die Gegenstand des Verfahrens war, geschlossen am 11. März 1994, Abkommen zur Änderung des Abkommens von 1977, geschlossen am 27. März 1997.

(Vorläufig angewandte Regelungen in der Konsultationsvereinbarung vom 11. September 1986, Regelungen im Schriftwechsel vom 27. Juli 1990, Regelungen in der Konsultationsvereinbarung vom 11. März 1991, Regelungen im Schriftwechsel vom 6. Oktober 1994, Regelungen in der Konsultationsvereinbarung vom 5. Juni 1995, Regelungen im Schriftwechsel vom 31. März und vom 3. April 2000 (alle vorläufig angewandt).)

Abschnitt 2

Ungeachtet des Abschnitts 1 gelten für Gebiete, die nicht unter die Begriffsbestimmung „Gebiet“ nach Artikel 1 dieses Abkommens fallen, weiterhin die Abkommen nach Abschnitt 1 Buchstaben e (Dänemark — Vereinigte Staaten), g (Frankreich — Vereinigte Staaten) und v (Vereinigtes Königreich — Vereinigte Staaten) entsprechend den jeweiligen Bedingungen.

Abschnitt 3

Ungeachtet des Artikels 3 dieses Abkommens dürfen US-Luftfahrtunternehmen keine Nurfracht-Dienste, die nicht Teil eines Dienstes für die Vereinigten Staaten sind, nach oder von Punkten in den Mitgliedstaaten durchführen, ausgenommen nach oder von Punkten in der Tschechischen Republik, der Französischen Republik, der Bundesrepublik Deutschland, im Großherzogtum Luxemburg, in Malta, der Republik Polen, der Portugiesischen Republik und der Slowakischen Republik.

Abschnitt 4

Ungeachtet sonstiger Bestimmungen dieses Abkommens gilt dieser Abschnitt für den kombinierten Linien- und Charterluftverkehr zwischen Irland und den Vereinigten Staaten ab Beginn der IATA-Winterflugplanperiode 2006/2007 bis zum Ende der IATA-Winterflugplanperiode 2007/2008.

- a) i) Jedes Luftfahrtunternehmen der Vereinigten Staaten und der Gemeinschaft kann für jeden Non-Stopp-Flug, den es zwischen den Vereinigten Staaten und Shannon durchführt, drei Non-Stopp-Flüge zwischen den Vereinigten Staaten und Dublin durchführen. Diese Berechtigung für Non-Stopp-Flüge nach Dublin basiert auf dem Durchschnitt der Flüge in dem gesamten drei Flugplanperioden umfassenden Übergangszeitraum. Ein Flug gilt als Non-Stopp-Flug nach Dublin oder nach Shannon entsprechend dem ersten Punkt des Einflugs nach oder dem letzten Punkt des Ausflugs aus Irland.

- ii) Die Auflage einer Bedienung von Shannon nach Ziffer i endet, wenn ein Luftfahrtunternehmen einen kombinierten Linien- und Charterverkehrsdienst zwischen Dublin und den Vereinigten Staaten in beiden Richtungen aufnimmt, ohne im Durchschnitt während des Übergangszeitraums mindestens einen Direktflug nach Shannon je drei Direktflüge nach Dublin durchzuführen.
 - b) Für Dienste zwischen den Vereinigten Staaten und Irland können Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft nur Boston, New York, Chicago, Los Angeles und drei zusätzliche Orte in den Vereinigten Staaten bedienen, die den Vereinigten Staaten bei ihrer Auswahl oder bei Änderungen mitzuteilen sind. Bei diesen Diensten können auch Zwischenlandungen in anderen Mitgliedstaaten oder in Drittländern durchgeführt werden.
 - c) Code-Sharing zwischen Irland und den Vereinigten Staaten ist nur über andere Punkte in der Europäischen Gemeinschaft zulässig. Andere Code-Sharing-Regelungen werden auf der Grundlage von Einvernehmen und Gegenseitigkeit beurteilt.
-

ANHANG 2

Zusammenarbeit in Wettbewerbsfragen von Bedeutung für die Luftverkehrsbranche*Artikel 1*

Die in diesem Anhang beschriebene Zusammenarbeit wird vom Verkehrsministerium der Vereinigten Staaten von Amerika und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften (nachstehend die „Beteiligten“) im Einklang mit ihren jeweiligen Funktionen bei der Behandlung von Wettbewerbsfragen in der Luftverkehrsbranche, die die Vereinigten Staaten und die Europäische Gemeinschaft betreffen, durchgeführt.

*Artikel 2***Zweck**

Diese Zusammenarbeit dient folgendem Zweck:

1. Förderung des gegenseitigen Verständnisses bei der Anwendung von Gesetzen, Verfahren und Verfahrensweisen durch die Beteiligten gemäß ihren jeweiligen Wettbewerbsvorschriften, um den Wettbewerb in der Luftverkehrsbranche zu unterstützen;
 2. Verbesserung des Verständnisses der Beteiligten hinsichtlich der Konsequenzen der Entwicklungen in der Luftverkehrsbranche für den Wettbewerb im internationalen Luftverkehrsmarkt;
 3. Abbau von Konfliktpotenzial bei der Anwendung der jeweiligen Wettbewerbsordnungen der Beteiligten auf Abkommen und andere Kooperationsvereinbarungen mit Auswirkungen auf den transatlantischen Markt
- und
4. Förderung von kompatiblen regelungsbezogenen Herangehensweisen für Abkommen und andere Kooperationsvereinbarungen durch ein besseres Verständnis der Methoden und Analysetechniken, einschließlich der Definition des relevanten Marktes bzw. der relevanten Märkte und der Analyse von Wettbewerbsauswirkungen, und der Problemlösungen, die von den Beteiligten bei ihren jeweiligen unabhängigen Wettbewerbsüberprüfungen angewandt werden.

*Artikel 3***Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieses Anhangs bezeichnet der Ausdruck „Wettbewerbsordnung“ die Gesetze, Verfahren und Verfahrensweisen der Beteiligten für die Ausübung ihrer jeweiligen Funktionen bei der Überprüfung von Abkommen und anderen Kooperationsvereinbarungen zwischen Luftfahrtunternehmen auf dem internationalen Markt. Für die Europäische Gemeinschaft schließt dies auch die Artikel 81, 82 und 85 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft und die diesbezüglichen Durchführungsverordnungen aufgrund des genannten Vertrags sowie etwaige Änderungen dazu ein, ist aber nicht darauf beschränkt. Für das Verkehrsministerium der Vereinigten Staaten schließt dies auch die Abschnitte 41308, 41309 und 41720 von Titel 49 des „United States Code“ und seine diesbezüglichen Durchführungsbestimmungen und Präzedenzfälle ein, ist aber nicht darauf beschränkt.

*Artikel 4***Bereiche der Zusammenarbeit**

Vorbehaltlich der Einschränkungen in Artikel 5 Absatz 1 Buchstaben a und b schließt die Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten folgende Formen ein:

1. Treffen von Vertretern der Beteiligten, einschließlich Wettbewerbsexperten, im Prinzip in halbjährlichem Rhythmus, zur Erörterung von Entwicklungen in der Luftverkehrsindustrie, von Fragen der Wettbewerbspolitik von beiderseitigem Interesse und eines analytischen Ansatzes für die Anwendung der Wettbewerbsvorschriften auf den internationalen Luftverkehr, insbesondere auf den transatlantischen Markt. Diese Beratungen können zur Entwicklung eines besseren Verständnisses der jeweiligen Herangehensweise der Beteiligten an Wettbewerbsfragen, einschließlich bestehender Gemeinsamkeiten, und zu besserer Vereinbarkeit dieser Herangehensweisen, insbesondere im Hinblick auf Vereinbarungen zwischen Luftfahrtunternehmen, führen;
2. Konsultationen zwischen den Beteiligten jederzeit entweder in gegenseitigem Einvernehmen oder auf Ersuchen eines Beteiligten, um Themen im Zusammenhang mit diesem Anhang zu erörtern, einschließlich konkreter Fälle;

3. jeder der Beteiligten kann nach seinem Ermessen Vertreter anderer Regierungsbehörden bei Bedarf zur Teilnahme an Treffen oder Konsultationen gemäß den Absätzen 1 oder 2 einladen;
 4. rechtzeitige Notifizierung der folgenden Verfahren oder Angelegenheiten, die nach Auffassung des notifizierenden Beteiligten wesentliche Auswirkungen auf die Wettbewerbsinteressen des anderen Beteiligten haben können:
 - a) im Hinblick auf das Verkehrsministerium der Vereinigten Staaten: i) Verfahren zur Überprüfung von Anträgen auf Genehmigung von Vereinbarungen und anderen Kooperationsvereinbarungen zwischen Luftfahrtunternehmen im Bereich des internationalen Luftverkehrs, insbesondere für Freistellungen von den Wettbewerbsvorschriften betreffend Luftfahrtunternehmen, die dem Recht der Vereinigten Staaten und der Europäischen Gemeinschaft unterstehen, und ii) Eingang einer Joint-Venture-Vereinbarung gemäß Titel 49 Abschnitt 41720 des „United States Code“ durch das Verkehrsministerium der Vereinigten Staaten;
 - b) im Hinblick auf die Kommission der Europäischen Gemeinschaften: i) Verfahren zur Überprüfung von Vereinbarungen und anderen Kooperationsvereinbarungen zwischen Luftfahrtunternehmen im Bereich des internationalen Luftverkehrs, insbesondere für Zusammenschlüsse und andere Kooperationsvereinbarungen zwischen Luftfahrtunternehmen, die dem Recht der Vereinigten Staaten und der Europäischen Gemeinschaft unterstehen, und ii) Prüfung von Einzel- oder Gruppenausnahmen von den Wettbewerbsvorschriften der Europäischen Union;
 5. Notifizierung der Verfügbarkeit von Informationen und Daten — sowie etwaiger diesbezüglicher Bedingungen — bei einem der Beteiligten, in elektronischer oder anderer Form, die nach Auffassung des notifizierenden Beteiligten wesentliche Auswirkungen auf die Wettbewerbsinteressen des anderen Beteiligten haben können;
- und
6. Notifizierung sonstiger Tätigkeiten mit Bezug zur Wettbewerbspolitik im Bereich des Luftverkehrs, wie dies dem notifizierenden Beteiligten angemessen erscheint.

Artikel 5

Nutzung und Offenlegung von Informationen

- (1) Ungeachtet anders lautender Bestimmungen dieses Anhangs ist keiner der Beteiligten verpflichtet, dem anderen Beteiligten Informationen zur Verfügung zu stellen, wenn deren Offenlegung für den ersuchenden Beteiligten
 - a) aufgrund von Gesetzen, Bestimmungen oder Vorgehensweisen des Beteiligten, in dessen Besitz sich die Informationen befinden, verboten istoder
 - b) unvereinbar mit wichtigen Interessen des Beteiligten wäre, in dessen Besitz sich die Informationen befinden.
- (2) Jeder der Beteiligten wahrt in größtmöglichem Maße die Vertraulichkeit von Informationen, die ihm von dem anderen Beteiligten nach diesem Anhang als vertraulich zur Verfügung gestellt werden, und lehnt jeden Antrag auf Offenlegung derartiger Informationen gegenüber Dritten ab, die von dem die Informationen liefernden Beteiligten nicht als Empfänger zugelassen sind. Jeder der Beteiligten erklärt sich bereit, den anderen Beteiligten zu unterrichten, wenn Informationen, die in Beratungen oder auf andere Weise ausgetauscht werden sollen, unter Umständen in einem öffentlichen Verfahren offengelegt werden müssen.
- (3) Werden Informationen gemäß diesem Anhang von einem Beteiligten dem anderen Beteiligten als vertraulich für die in Artikel 2 aufgeführten Zwecke zur Verfügung gestellt, so sind diese Informationen von dem Empfänger ausschließlich zu diesem Zweck zu nutzen.

Artikel 6

Umsetzung

- (1) Jeder Beteiligte benennt einen Vertreter, der für die Koordinierung der Tätigkeiten nach diesem Anhang verantwortlich ist.
- (2) Dieser Anhang und alle auf seiner Grundlage von einem Beteiligten unternommenen Tätigkeiten
 - a) sollen nur so weit durchgeführt werden, wie es mit allen Gesetzen, Vorschriften und Verfahrensweisen, die für den betreffenden Beteiligten gelten, vereinbar ist,und
 - b) sollen unbeschadet des Abkommens zwischen den Europäischen Gemeinschaften und der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika über die Anwendung ihres Wettbewerbsrechts durchgeführt werden.

ANHANG 3

Staatliche US-Beförderungsaufträge

Die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sind berechtigt, Fluggäste und Fracht auf Linien- und Charterflügen zu befördern, mit denen eine zivile staatliche US-Behörde, -Agentur oder -Stelle 1. entweder selbst beauftragt wurde oder die sie aufgrund einer Vereinbarung ausführt, deren Vergütung von der Regierung oder aus Mitteln, die zur Verwendung durch die Regierung bereitgestellt wurden, bezahlt wird, oder 2. die sie im Auftrag eines anderen Landes oder einer internationalen oder anderen Organisation unentgeltlich übernimmt und bei denen die Beförderung a) zwischen einem beliebigen Punkt in den Vereinigten Staaten und einem beliebigen Punkt in einem Mitgliedstaat — mit Ausnahme der Personenbeförderung zwischen Punkten, für die ein vertragsgebundener Städtepaar-Flugpreis gilt — oder b) zwischen zwei beliebigen Punkten außerhalb der Vereinigten Staaten erfolgt. Dieser Absatz gilt nicht für Beförderungen, die vom Verteidigungsministerium oder der Leitung einer Militärabteilung (secretary of a military department) erhalten oder finanziert werden.

ANHANG 4

Zusätzliche Regelungen in Bezug auf Eigentumsverhältnisse, Investitionen und Kontrolle

Artikel 1

Eigentumsrechte einer Vertragspartei an Luftfahrtunternehmen

(1) Die Beteiligung von Staatsangehörigen eines oder mehrerer Mitgliedstaaten am Kapital eines US-Luftfahrtunternehmens ist mit zwei Einschränkungen erlaubt. Erstens ist untersagt, dass ausländische Staatsangehörige insgesamt mit mehr als 25 % am stimmberechtigten Kapital von Kapitalgesellschaften beteiligt sind. Zweitens ist die tatsächliche Kontrolle eines US-Luftfahrtunternehmens durch ausländische Staatsangehörige ebenfalls untersagt. Vorbehaltlich der Begrenzung der ausländischen Beteiligung am stimmberechtigten Kapital auf insgesamt 25 % gilt Folgendes:

- a) Die Beteiligung von Staatsangehörigen eines oder mehrerer Mitgliedstaaten
 - (i) mit nicht mehr als 25 % am stimmberechtigten Kapital,
und/oder
 - (ii) mit nicht mehr als 49,9 % am Gesamtkapitaleines US-Luftfahrtunternehmens gilt für sich genommen nicht als Kontrolle dieses Unternehmens;
und
- b) bei der Beteiligung von Staatsangehörigen eines oder mehrerer Mitgliedstaaten mit 50 % oder mehr am Gesamtkapital eines US-Luftfahrtunternehmens wird nicht vermutet, dass eine Kontrolle über dieses Unternehmen ausgeübt wird. Diese Beteiligung ist im Einzelfall zu prüfen.

(2) Die Beteiligung von US-Staatsangehörigen am Kapital eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft ist mit zwei Einschränkungen erlaubt. Erstens muss das Luftfahrtunternehmen mehrheitlich im Eigentum von Mitgliedstaaten und/oder von Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten sein. Zweitens muss das Luftfahrtunternehmen der tatsächlichen Kontrolle durch diese Staaten und/oder Staatsangehörigen unterliegen.

(3) Im Sinne des Artikels 4 Buchstabe b und des Artikels 5 Absatz 1 Buchstabe b dieses Abkommens gelten die Mitglieder des Übereinkommens über die Schaffung eines gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums (ECAA) und die Bürger dieser Mitglieder ab dem Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens als Mitgliedstaaten bzw. als deren Staatsangehörige. Der Gemeinsame Ausschuss kann beschließen, dass diese Bestimmung auf neue ECAA-Mitglieder und ihre Bürger Anwendung findet.

(4) Ungeachtet des Absatzes 2 behalten sich die Europäische Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten das Recht vor, nach Unterzeichnung dieses Abkommens erfolgende Beteiligungen von US-Staatsangehörigen am stimmberechtigten Kapital von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft auf einen Prozentsatz zu begrenzen, der dem entspricht, den die Vereinigten Staaten für die Beteiligung von ausländischen Staatsangehörigen an US-Luftfahrtunternehmen erlauben, sofern die Ausübung dieses Rechts mit dem Völkerrecht in Einklang steht.

Artikel 2

Eigentumsrechte an und Kontrolle von Luftfahrtunternehmen von Drittländern

(1) Keine Vertragspartei nutzt die ihr im Rahmen von Luftverkehrsvereinbarungen mit einem Drittland zur Verfügung stehenden Rechte dazu, Genehmigungen oder Erlaubnisse für Luftfahrtunternehmen dieses Drittlands deshalb abzulehnen, zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken, weil wesentliche Eigentumsanteile an diesem Luftfahrtunternehmen von der anderen Vertragspartei, ihren Staatsangehörigen oder beiden gehalten werden.

(2) Die Vereinigten Staaten nutzen keines der ihnen im Rahmen von Luftverkehrsvereinbarungen zur Verfügung stehenden Rechte dazu, Genehmigungen oder Erlaubnisse für Luftfahrtunternehmen des Fürstentums Liechtenstein, der Schweizerischen Eidgenossenschaft, eines Landes, das zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens ECAA-Mitglied ist, oder eines afrikanischen Landes, das zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens ein Open-Skies-Luftverkehrsabkommen mit den Vereinigten Staaten anwendet, deshalb abzulehnen, zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken, weil ein oder mehrere Mitgliedstaaten, seine/ihre Staatsangehörige oder beide die tatsächliche Kontrolle dieses Luftfahrtunternehmens erworben haben.

(3) Der Gemeinsame Ausschuss kann beschließen, dass keine Vertragspartei die in Absatz 2 genannten Rechte gegenüber Luftfahrtunternehmen eines bestimmten Landes oder bestimmter Länder ausüben darf.

*Artikel 3***Kontrolle von Luftfahrtunternehmen**

(1) Die in der Europäischen Gemeinschaft geltenden Vorschriften über Eigentumsrechte an und die Kontrolle von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sind derzeit in Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen niedergelegt. Nach dieser Verordnung liegt die Zuständigkeit für die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft bei den Mitgliedstaaten. Die Mitgliedstaaten wenden die Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 gemäß ihren innerstaatlichen Vorschriften und Verfahren an.

(2) Die in den Vereinigten Staaten geltenden Vorschriften sind derzeit in Titel 49 Abschnitte 40102(a)(2), 41102 und 41103 des United States Code (U.S.C.) niedergelegt. Danach dürfen nur US-Staatsangehörige im Sinne von Titel 49 Abschnitt 40102(a)(15) des U.S.C. im Besitz von Genehmigungen sein, die einem US-Luftfahrtunternehmen als Beförderungsunternehmen („common carrier“) zur Erbringung von Luftverkehrsdiensten vom Verkehrsministerium in Form von Zeugnissen, Ausnahmegenehmigungen oder Genehmigungen für Pendel-Luftverkehrsdienste („commuter license“) erteilt wurden. Danach müssen der Vorstandsvorsitzende und zwei Drittel der Vorstandsmitglieder und leitenden Angestellten einer Kapitalgesellschaft US-Bürger sein und mindestens 75 % des stimmberechtigten Kapitals im Eigentum von US-Bürgern sein, und die Gesellschaft muss der tatsächlichen Kontrolle von US-Bürgern unterstehen. Diese Anforderung ist von Antragstellern bei der erstmaligen Einreichung des Antrags zu erfüllen und von US-Luftfahrtunternehmen, die im Besitz einer Genehmigung sind, aufrechtzuerhalten.

(3) Die Art und Weise, in der jede Partei ihre Gesetze und sonstigen Vorschriften anwendet, ist in der Anlage zu diesem Anhang geregelt.

Anlage zu Anhang 4

1. In den Vereinigten Staaten ist für alle US-Luftfahrtunternehmen, die Zeugnisse, Ausnahmegenehmigungen oder Genehmigungen für Pendlere-Luftverkehrsdienste („commuter license“) beantragen, ein Nachweis der Staatsbürgerschaft erforderlich. Erstanträge zur Erteilung einer Genehmigung werden in ein öffentliches amtliches Register aufgenommen und zusammen mit den vom Antragsteller und anderen interessierten Parteien eingereichten Unterlagen „nach Aktenlage“ bearbeitet. Das Verkehrsministerium trifft eine endgültige Entscheidung in Form eines Erlasses („Order“) auf der Grundlage des öffentlichen amtlichen Registers in diesem Fall, einschließlich der Dokumente, für die eine vertrauliche Behandlung gewährt wurde. Die fortlaufende Einhaltung der Anforderungen („continuing fitness“) kann durch das Ministerium entweder formlos oder ähnlich wie bei den für Erstanträge geltenden Registerverfahren behandelt werden.
2. Im Zuge der Überprüfungen des Ministeriums wird eine Vielzahl von Präzedenzfällen herangezogen, die unter anderem die Veränderlichkeit der Finanzmärkte und der Investitionsstrukturen und die Bereitschaft des Verkehrsministeriums widerspiegeln, neue Ansätze für ausländische Investitionen in Betracht zu ziehen, sofern sie mit dem US-Recht vereinbar sind. Das Verkehrsministerium arbeitet mit den Antragstellern bei der Prüfung geplanter Investitionsformen zusammen, um sie bei der Gestaltung ihrer Transaktionen zu unterstützen, damit diese mit dem Staatsbürgerschaftsrecht der USA im Einklang stehen; die Antragsteller ihrerseits beraten sich regelmäßig mit den Mitarbeitern des Verkehrsministeriums, bevor sie ihre Anträge fertig stellen. Die Mitarbeiter des Verkehrsministeriums können jederzeit bis zum Beginn eines offiziellen Verfahrens Fragen zum Staatsbürgerschaftsrecht oder andere Aspekte im Zusammenhang mit der geplanten Transaktion klären und gegebenenfalls Vorschläge für Alternativen unterbreiten, mit denen sichergestellt wird, dass die geplante Transaktion die staatsbürgerschaftsrechtlichen Anforderungen der USA erfüllt.
3. Sowohl bei der Erstprüfung der Staatsbürgerschaft als auch bei den fortlaufenden Überprüfungen auf Einhaltung der diesbezüglichen Anforderungen untersucht das Verkehrsministerium alle das US-Luftfahrtunternehmen betreffenden Sachverhalte und die Präzedenzfälle im Ministerium, die eine Bewertung der Art der Luftverkehrsbeziehungen zwischen den USA und dem Herkunftsland bzw. den Herkunftsländern der ausländischen Investoren erlaubt haben. Im Zusammenhang mit diesem Abkommen würde das Verkehrsministerium Investitionen von EU-Staatsangehörigen mindestens ebenso günstig behandeln wie Investitionen von Staatsangehörigen aus Ländern, die Parteien bilateraler oder multilateraler Open-Skies-Abkommen sind.
4. Für die Europäische Union wird in Artikel 4 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 vorgesehen, dass die Europäische Kommission auf Ersuchen eines Mitgliedstaats prüft, ob die Anforderungen von Artikel 4 erfüllt werden, und erforderlichenfalls eine Entscheidung trifft. Bei ihren Entscheidungen muss die Kommission die Einhaltung der als allgemeine Grundsätze des Gemeinschaftsrechts vom Europäischen Gerichtshof anerkannten Verfahrensrechte, einschließlich des Rechts der Beteiligten auf rechtzeitige Anhörung, sicherstellen.
5. Bei der Anwendung ihrer Gesetze und sonstigen Vorschriften stellt jede Vertragspartei sicher, dass Transaktionen, die mit Investitionen von Staatsangehörigen der anderen Vertragspartei in eines ihrer Luftfahrtunternehmen verbunden sind, angemessen und zügig geprüft werden.

ANHANG 5

Franchise- und Marken („Branding“)-Vereinbarungen

1. Es steht den Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei frei, Franchise- oder Markenvereinbarungen einzugehen, einschließlich Bedingungen in Bezug auf den Markenschutz und betriebliche Aspekte, sofern sie die Anforderungen insbesondere der geltenden Gesetze und sonstigen Vorschriften hinsichtlich der Kontrolle erfüllen, die Überlebensfähigkeit des Luftfahrtunternehmens außerhalb des Franchise-Systems nicht gefährdet ist, die Vereinbarungen nicht dazu führen, dass ausländische Luftfahrtunternehmen im Bereich der Kabotage tätig werden, und geltende Rechtsvorschriften, wie etwa Vorschriften im Bereich des Verbraucherschutzes, einschließlich derjenigen, die die Bekanntgabe der Identität des die Beförderung durchführenden Luftfahrtunternehmens betreffen, eingehalten werden. Solange diese Vorgaben eingehalten werden, sind enge Geschäftsbeziehungen und Kooperationsvereinbarungen zwischen den Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei und ausländischen Unternehmen zulässig und wird — von Ausnahmefällen abgesehen — unter anderem keiner der folgenden Aspekte von Franchise- oder Markenvereinbarungen für sich genommen Anlass dazu geben, Fragen der Kontrolle aufzuwerfen:
 - a) Verwendung und Anbringung spezieller Marken („brand“) oder Warenzeichen („trademark“) eines Franchisegebers, einschließlich Vorschriften über den geografischen Bereich, in dem diese Marken oder Warenzeichen verwendet werden dürfen;
 - b) Anbringung der Farben und des Logos der Marke des Franchisegebers am Luftfahrzeug des Franchisenehmers, einschließlich der Anbringung der Marken, Warenzeichen, Logos oder ähnlicher Zeichen an gut sichtbarer Stelle seines Luftfahrzeugs und der Uniformen seines Personals;
 - c) Verwendung und Anbringung von Marken, Warenzeichen oder Logos an oder in Verbindung mit Flughafeneinrichtungen und Ausrüstungen des Franchisenehmers;
 - d) Aufrechterhaltung der Standards für den Kundenservice für Marketingzwecke;
 - e) Aufrechterhaltung der Standards für den Kundenservice zum Schutz der Integrität der Lizenzmarke;
 - f) Festlegung von Lizenzgebühren zu handelsüblichen Bedingungen;
 - g) Festlegungen zur Beteiligung an Vielfliegerprogrammen, einschließlich des Sammelns von Bonuspunkten;
 - h) Aufnahme des Rechts des Franchisegebers bzw. des Franchisenehmers auf Beendigung der Vereinbarung und zum Entzug der Marke in Franchise- und Markenvereinbarungen, sofern die Kontrolle über das US-Luftfahrtunternehmen beziehungsweise das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft weiterhin von Staatsangehörigen der Vereinigten Staaten oder der Mitgliedstaaten ausgeübt wird.
2. Franchise- und Markenvereinbarungen sind unabhängig von Code-Sharing-Vereinbarungen, können aber parallel zu diesen bestehen; für eine Code-Sharing-Vereinbarung benötigen beide Luftfahrtunternehmen eine entsprechende Genehmigung der Vertragsparteien gemäß Artikel 10 Absatz 7 dieses Abkommens.

Gemeinsame Erklärung

Die Vertreter der Vereinigten Staaten und der Europäischen Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten haben bestätigt, dass das Luftverkehrsabkommen, das am 2. März 2007 in Brüssel paraphiert wurde und am 30. April 2007 unterzeichnet werden soll, in anderen Sprachen zu beglaubigen ist, entweder durch einen Briefwechsel vor Unterzeichnung des Abkommens oder durch einen Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses nach Unterzeichnung des Abkommens.

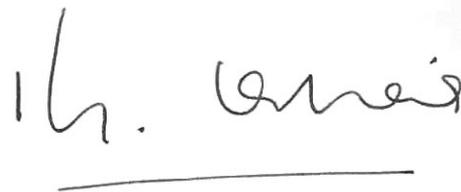
Diese Gemeinsame Erklärung ist Bestandteil des Luftverkehrsabkommens.

Im Namen der Vereinigten Staaten



Datum: 18. April 2007

Im Namen der Europäischen Gemeinschaft
und ihrer Mitgliedstaaten, ad referendum



Datum: 18. April 2007

—

NIEDERSCHRIFT ÜBER DIE BERATUNGEN

1. Die Delegation der Europäischen Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten und die Delegation der Vereinigten Staaten von Amerika sind vom 27. Februar bis 2. März 2007 in Brüssel zusammengetroffen, um die Verhandlungen über ein umfassendes Luftverkehrsabkommen abzuschließen. Die Verzeichnisse der Delegationsteilnehmer sind in Anlage A enthalten.
2. Die Delegationen haben sich ad referendum über den Text eines Abkommens (das „Abkommen“ — siehe Anlage B) geeinigt und diesen Text paraphiert. Die Delegationen beabsichtigen, den Abkommensentwurf ihren jeweiligen Behörden zur Genehmigung vorzulegen, damit das Abkommen in naher Zukunft in Kraft treten kann.
3. In Bezug auf Artikel 1 Absatz 2 bestätigten die Delegationen, dass der Begriff „Luftverkehr“ alle Formen des Charterluftverkehrs einschließt. Darüber hinaus stellten sie fest, dass durch den Verweis auf „öffentlich angebotene“ Beförderung dem Ergebnis der derzeit laufenden Beratungen zum Thema Fractional Ownership (Bruchteileigentum) nicht vorgegriffen werden soll.
4. Zu Artikel 1 Absatz 5 erklärte die Delegation der EU, dass Flüge zwischen den Mitgliedstaaten nach Gemeinschaftsrecht als innergemeinschaftliche Flüge gelten.
5. Zu Artikel 1 Absatz 6 erklärte die Delegation der EU, dass die Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten, wie sie sich aus dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft ergibt, von diesem Abkommen nicht berührt wird.
6. Die Delegation der EU bestätigte, dass zu den überseeischen Gebieten, auf die der Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft Anwendung findet, folgende Gebiete zählen: die französischen überseeischen Departements (Guadeloupe, Martinique, Réunion, Guyana), die Azoren, Madeira und die Kanarischen Inseln.
7. Auf eine Frage der US-Delegation bestätigte die Delegation der EU, dass nach dem Recht der Europäischen Gemeinschaft ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sowohl sein Luftverkehrsbetreiberzeugnis als auch seine Betriebsgenehmigung von dem Land erhalten muss, in dem es seine Hauptniederlassung hat. Zudem darf kein Luftfahrtunternehmen ein Luftverkehrsbetreiberzeugnis oder eine Betriebsgenehmigung aus mehr als einem Land haben.
8. Auf eine Frage der US-Delegation erläuterte die Delegation der EU unter Bezugnahme auf Artikel 3 Absätze 1, 3 und 5, Anhang 4 Artikel 1 Absatz 3 und Anhang 4 Artikel 2 Absatz 2, dass ab dem Datum der Unterzeichnung des Abkommens neben den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft auch die folgenden Länder Mitglieder des Gemeinsamen Europäischen Luftverkehrsraums sind: die Republik Albanien, Bosnien und Herzegowina, die Republik Kroatien, die Republik Island, die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, die Republik Montenegro, das Königreich Norwegen, die Republik Serbien und die Übergangsverwaltung der Vereinten Nationen für das Kosovo.
9. Auf eine Frage der Delegation der EU erläuterte die US-Delegation, dass zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Abkommens die folgenden Länder mit den USA geschlossene Open-Skies-Luftverkehrsabkommen durchführen: Burkina Faso, die Republik Kap Verde, die Republik Kamerun, die Republik Tschad, die Gabunische Republik, die Republik Gambia, die Republik Ghana, die Demokratische Bundesrepublik Äthiopien, die Republik Liberia, die Republik Madagaskar, die Republik Mali, das Königreich Marokko, die Republik Namibia, die Bundesrepublik Nigeria, die Republik Senegal, die Vereinigte Republik Tansania und die Republik Uganda. Ferner erklärte die US-Delegation, dass sie beabsichtigt, die Luftfahrtunternehmen der Republik Kenia im Sinne der Bestimmungen von Anhang 4 Artikel 2 Absatz 2 ebenso zu behandeln wie die Luftfahrtunternehmen derjenigen Länder, die Open-Skies-Luftverkehrsabkommen durchführen.

10. Zu Artikel 4 stellte die US-Delegation fest, dass das Verkehrsministerium von jedem ausländischen Luftfahrtunternehmen, das die Genehmigung zur Durchführung von Luftverkehrsdiensten im Rahmen dieses Abkommens beantragt, Auskunft darüber verlangt, welche zuständige Behörde ihm das Luftverkehrsbetreiberzeugnis und die Betriebsgenehmigung erteilt hat, um zu klären, welche Behörde für die Flug- und Luftsicherheit sowie für die sonstige Rechtsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen zuständig ist.
11. Im Sinne von Artikel 8 bezeichnet der Ausdruck „zuständige Behörden“ zum einen die US-Luftfahrtbehörde (FAA) und zum anderen die Behörden der Europäischen Gemeinschaft und/oder der Mitgliedstaaten, die für die Ausstellung oder Anerkennung der in Absatz 1 genannten Zeugnisse und Genehmigungen bzw. für die Aufrechterhaltung und Anwendung der in Absatz 2 genannten Sicherheitsstandards und Vorschriften zuständig sind. Soweit Konsultationen gemäß Absatz 2 beantragt werden, sollten die zuständigen Behörden zudem dafür sorgen, dass die Gebietskörperschaften, die rechtlich oder in der Praxis für die Sicherheitsaufsicht zuständig sind, in die Konsultationen einbezogen werden.
12. In Bezug auf Artikel 9 bestätigten die Delegationen die Absicht der Parteien, im Rahmen des Machbaren eine möglichst umfassende Abstimmung über geplante Sicherheitsmaßnahmen durchzuführen, um Bedrohungen möglichst gering zu halten und mögliche nachteilige Auswirkungen etwaiger neuer Maßnahmen einzudämmen. Die Delegationen erklärten ferner, dass die in Artikel 9 Absatz 7 genannten Kanäle zur Verfügung stehen, um Alternativen zu derzeit geltenden beziehungsweise geplanten Sicherheitsvorschriften zu prüfen; dies gilt insbesondere für den politischen Dialog über Grenz- und Luftsicherheit und die Gruppe für die Zusammenarbeit zwischen der EU und den USA im Bereich der Luftsicherheit. Darüber hinaus erklärte die US-Delegation, dass im US-Gesetzgebungsverfahren zur Annahme von Rechtsvorschriften generell vorgesehen ist, dass interessierte Seiten zu den vorgeschlagenen Rechtsakten Stellung nehmen und Alternativen vorlegen können, und dass entsprechende Stellungnahmen während des Gesetzgebungsverfahrens geprüft werden.
13. Während der Beratungen über Artikel 9 Absatz 6 erklärte die US-Delegation, dass die Luftsicherheitsbehörde (Transportation Security Administration — TSA) verpflichtet ist, unverzüglich eine Sicherheitsanweisung zu erteilen, wenn sie feststellt, dass Sofortmaßnahmen zum Schutz der Luftsicherheit erforderlich sind. Mit diesen Maßnahmen, deren Ausmaß und Dauer begrenzt sein sollten, soll der entsprechenden Sicherheitsbedrohung begegnet werden. Längerfristig angelegte Sofortmaßnahmen werden in die TSA-Vorschriften aufgenommen, wobei eine öffentliche Bekanntmachung erfolgt und Stellungnahmen abgegeben werden können.
14. Zu den in Artikel 9 Absatz 11 festgelegten Verfahren bestätigten die Delegationen, dass ein Protokoll über die Vorbereitung und Durchführung der in diesem Absatz vorgesehenen Bewertungen und über diesbezügliche Schlussfolgerungen erstellt werden muss.
15. In Bezug auf Artikel 10 Absatz 2 bestätigten die Delegationen ihre Bereitschaft, die zügige Prüfung von Anträgen auf Ausstellung von Genehmigungen, Visa und Dokumenten durch die zuständigen Behörden für die in diesem Absatz genannten Mitarbeiter zu unterstützen, auch dann, wenn die Einreise und der Aufenthalt von Mitarbeitern dringlich und für einen befristeten Zeitraum erforderlich ist.
16. Die Delegationen stellten fest, dass der Verweis in Artikel 10 Absatz 5 auf „allgemein anwendbare Rechtsvorschriften oder Bestimmungen“ auch Wirtschaftssanktionen einschließt, bei denen Transaktionen mit bestimmten Ländern und Personen eingeschränkt werden.
17. Beide Delegationen erkannten an, dass nach Artikel 10 Absatz 7 Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei, die die entsprechenden Genehmigungen besitzen, zu Bedingungen, die diskriminierungsfrei für alle Luftfahrtunternehmen gelten, Code-Sharing-Dienste von und nach allen Punkten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei anbieten können, die auch von anderen Luftfahrtunternehmen im internationalen Luftverkehr über direkte, indirekte, Online- oder Interline-Flugverbindungen angeboten werden, sofern diese Code-Sharing-Dienste
 - i) im Übrigen mit dem Abkommen vereinbar sindund
 - ii) den in den Verkehrsaufteilungsregeln des jeweiligen Flughafensystems enthaltenen Anforderungen genügen.

18. Die Delegationen berieten darüber, dass es wichtig ist, die Fluggäste darüber aufzuklären, welche Luftfahrtunternehmen oder Land- oder Seeverkehrsunternehmen die jeweiligen Beförderungsleistungen übernehmen, wenn hierfür Code-Sharing-Vereinbarungen gelten. Sie stellten fest, dass auf beiden Seiten Rechtsvorschriften existieren, die eine solche Aufklärungspflicht vorschreiben.
19. In Bezug auf Artikel 10 Absatz 7 Buchstabe c erklärten die Delegationen übereinstimmend, dass ein Land- oder Seeverkehrsunternehmen nicht einzig mit der Begründung den Gesetzen und sonstigen Vorschriften für den Luftverkehr unterworfen werden sollte, dass diese Land- oder Seebeförderung von einem Luftfahrtunternehmen unter seinem Namen angeboten wird. Zudem können Land- oder Seeverkehrsunternehmen ebenso wie Luftfahrtunternehmen nach ihrem Ermessen Kooperationsvereinbarungen schließen. Bei Entscheidungen über eine spezifische Regelung können Land- oder Seeverkehrsunternehmen unter anderem Verbraucherinteressen sowie technische, wirtschaftliche, räumliche und kapazitätsbezogene Sachzwänge in ihre Erwägungen einbeziehen.
20. Auf eine Frage der EU-Delegation bestätigte die US-Delegation, dass nach gängiger Auslegung des US-Rechts die aus US-Regierungsmitteln (im Rahmen des Fly America Act) bezahlten Flüge, die von US-Luftfahrtunternehmen durchgeführt werden, auch Flüge einschließen, die im Rahmen einer Code-Sharing-Vereinbarung zwar unter dem Code eines US-Luftfahrtunternehmens angeboten, aber mit einem Luftfahrzeug eines ausländischen Luftfahrtunternehmens durchgeführt werden.
21. Die US-Delegation erklärte, dass nach Anhang 3 des Abkommens und in Ermangelung einer von der General Services Administration (GSA) der US-Regierung abgeschlossenen Städtepaar-Tarifregelung Angestellte der US-Regierung oder sonstige Personen, deren Beförderung durch die US-Regierung bezahlt wird, (im Unterschied zu Angestellten, Militärangehörigen oder sonstigen Personen, deren Beförderung durch das US-Verteidigungsministerium oder ein Military Department bezahlt wird) Flüge — auch bei einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft — zwischen den USA und der Europäischen Gemeinschaft oder zwischen zwei beliebigen Punkten außerhalb der USA buchen können, die bei dem für die Regierung preisgünstigsten Tarif den Erfordernissen des Flugreisenden genügen. Die US-Delegation betonte weiterhin, dass die Städtepaarungen, für die solche Tarifregelungen abgeschlossen werden, von Haushaltsjahr zu Haushaltsjahr wechseln. Staatliche US-Behörden, -Agenturen oder -Stellen, sofern sie nicht zum Verteidigungsministerium oder einem Military Department gehören, können Luftfracht — auch über ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft — auf Flügen zwischen den USA und der Europäischen Gemeinschaft oder zwischen zwei beliebigen Punkten außerhalb der USA versenden, die bei dem für die Regierung preisgünstigsten Tarif den Erfordernissen der Agentur genügen.
22. Die EU-Delegation erklärte, dass in der EU keine Regelung existiert, die dem „Fly America“-Programm entspricht.
23. Beide Delegationen erklärten ihre Absicht, die Möglichkeiten für einen verbesserten Zugang zu aus US-Regierungsmitteln finanzierten Flügen weiter zu sondieren.
24. Auf eine Frage der EU-Delegation zu der wirtschaftlichen Betriebsgenehmigung, die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft beim US-Verkehrsministerium einholen müssen, erklärte die US-Delegation, dass die Verfahren zur Erteilung von wirtschaftlichen Genehmigungen durch das US-Verkehrsministerium im Laufe der Jahre gestrafft worden sind. Wenn ausländische Luftfahrtunternehmen die in einem Luftverkehrsabkommen vorgeschriebene Genehmigung beantragen, können ihre Anträge im Regelfall schnell bearbeitet werden. Weiterhin erklärte die US-Delegation, dass ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft die Möglichkeit hat, einen einzigen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für alle Flugrouten gemäß Artikel 3 Absatz 1 zu stellen, die sowohl Linien- als auch Charterverkehrsrechte beinhaltet. Am 23. August 2005 gab das US-Verkehrsministerium die Einführung weiterer beschleunigter Verfahren bekannt, bei denen berücksichtigt wird, dass ausländische Luftfahrtunternehmen, die Genehmigungen für neue Routen einholen wollen, parallel laufende Anträge auf Befreiungen und Zulassungen stellen. Sofern das US-Verkehrsministerium unter Berücksichtigung der Aktenlage und des öffentlichen Interesses bei seinen Genehmigungsentscheidungen zu einer befürwortenden Stellungnahme gelangt, stellt es einen einzigen Bescheid aus, in dem 1. der Antrag auf Befreiung für einen üblicherweise gewährten Zeitraum oder für den Zeitraum bis zum Inkrafttreten des Zulassungsbescheides — je nachdem, welcher kürzer ist — bewilligt und 2. ein vorläufiger Beschluss (d. h. nach Abwägung der Gründe) über eine entsprechende Zulassung — auch hier wiederum für den üblicherweise gewährten Regelzeitraum (in einem Abkommenskontext ist er unbegrenzt) — erteilt wird. Haben Luftfahrtunternehmen bereits Anträge auf Erteilung von Befreiungen und Zulassungen eingereicht und waren die Antragsunterlagen immer noch aktuell, so hat das US-Verkehrsministerium mit der Bearbeitung dieser Anträge nach den am 23. August 2005 eingeführten beschleunigten Verfahren begonnen.

25. Möchte ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft eine dieser Genehmigungen durch Code-Sharing im Sinne des Artikels 10 Absatz 7 in Anspruch nehmen, so können die am Code-Sharing beteiligten Partner-Luftfahrtunternehmen einen gemeinsamen Antrag für die erforderliche Genehmigung einreichen. Das Luftfahrtunternehmen, das der Öffentlichkeit die Verkehrsdienste anbietet, benötigt zunächst eine wirtschaftliche Genehmigung des US-Verkehrsministeriums für alle Arten von Verkehrsdiensten (Linien- und Charterverkehr), die unter seinem Code verkauft werden sollen. Ebenso benötigt das Luftfahrtunternehmen, das das Luftfahrzeug betreibt, zunächst eine wirtschaftliche Genehmigung des US-Verkehrsministeriums: eine Charter-Genehmigung, um dem anderen Luftfahrtunternehmen Kapazitäten zwecks Vermarktung seiner Leistungen zu überlassen, und entweder eine Charter- oder eine Linienverkehrsgenehmigung für die Kapazitäten, die es selbst vermarkten möchte. Das Betreiber-Luftfahrtunternehmen benötigt ferner eine Ermächtigung, um den Code des Partnerunternehmens für diese Flüge zu vergeben. Ein Betreiber-Luftfahrtunternehmen kann eine unbefristete Generalermächtigung für die Code-Sharing-Partnerschaft beantragen; dabei ist anzugeben, für welche konkreten Märkte die Genehmigung für das Code-Sharing beantragt wird. Zusätzliche Märkte können hinzugefügt werden, wenn das US-Verkehrsministerium 30 Tage vorher unterrichtet wird. Eine Code-Sharing-Ermächtigung gilt nur für ein bestimmtes Luftfahrtunternehmen, und für jede Code-Sharing-Partnerschaft mit einem ausländischen Unternehmen ist eine eigene Ermächtigung sowie gegebenenfalls eine Code-Sharing-Sicherheitsüberprüfung erforderlich, die das US-Luftfahrtunternehmen nach den vom US-Verkehrsministerium veröffentlichten Leitlinien vornimmt.
26. Möchte ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft gemäß Artikel 10 Absatz 9 einem US-Luftfahrtunternehmen ein Luftfahrzeug samt Besatzung für Verkehrsdienste unter dem Code des US-Luftfahrtunternehmens überlassen, so benötigt das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft entsprechend eine Charter-Genehmigung des US-Verkehrsministeriums sowie eine Ermächtigung. Die US-Delegation erklärte, dass sie davon ausgeht, dass praktisch alle Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, die gegenwärtig Linienverkehrsdienste in die Vereinigten Staaten betreiben, auch über eine weltweit gültige Charter-Genehmigung des US-Verkehrsministeriums verfügen. Hinsichtlich der wirtschaftlichen Genehmigung benötigen sie daher nur eine Ermächtigung, um US-Luftfahrtunternehmen ein Luftfahrzeug samt Besatzung zu überlassen. Die US-Delegation erklärte ferner, dass sie nicht erwartet, dass Anträge anderer Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft auf Charter-Genehmigungen Schwierigkeiten aufwerfen werden.
27. Die Ausstellung einer Ermächtigung, sei es für das Code-Sharing oder die Überlassung eines Luftfahrzeugs samt Besatzung, setzt voraus, dass das US-Verkehrsministerium feststellt, dass die geplanten Verkehrsdienste von öffentlichem Interesse sind. Diese Feststellung kann erheblich leichter getroffen werden, wenn die geplanten Verkehrsdienste unter ein geltendes Luftverkehrsabkommen fallen. Aus der Einbeziehung der Rechte in ein Abkommen ergibt sich ferner, dass Gegenseitigkeit besteht.
28. Was sowohl das Code-Sharing als auch die Überlassung eines Luftfahrzeugs samt Besatzung nach Artikel 10 Absätze 7 und 9 anbelangt, so stellt die Prüfung des öffentlichen Interesses in erster Linie darauf ab, ob
- das US-Luftfahrtunternehmen eine Sicherheitsüberprüfung des ausländischen Luftfahrtunternehmens durchgeführt hat;
 - das Land, das das Luftverkehrsbetreiberzeugnis für das ausländische Luftfahrtunternehmen ausgestellt hat, in die IASA-Kategorie 1 eingestuft wurde;
 - das Land, in dem das ausländische Luftfahrtunternehmen seinen Sitz hat, US-Luftfahrtunternehmen substantielle Gegenseitigkeit gewährt;
 - eine Billigung Wettbewerbsfragen aufwerfen würde.
29. Was die Überlassung eines Luftfahrzeugs samt Besatzung anbelangt, so stellt die Prüfung des öffentlichen Interesses zusätzlich darauf ab, ob
- der Leasingvertrag vorsieht, dass der Leasinggeber weiterhin die betriebliche Kontrolle ausübt;
 - die Behörde, die das Luftverkehrsbetreiberzeugnis für den Leasinggeber ausgestellt hat, weiterhin für die Aufsicht zuständig ist;
 - die Billigung des Leasings keiner Partei einen unangemessenen Vorteil in einem Arbeitskampf verschafft, wenn aufgrund dieses Arbeitskampfes Verkehrsleistungen in einem Markt nicht erbracht werden können.

30. Ermächtigungen für die Überlassung eines Luftfahrzeugs samt Besatzung werden zumindest anfänglich befristet (z. B. für sechs bis neun Monate) oder als Sonderermächtigung ausgestellt; dies steht mit dem Ansatz in der Europäischen Union in Einklang.
31. Auf die Bedenken der EU-Delegation hinsichtlich des Ermessensspielraums, über den das US-Verkehrsministerium im Rahmen des Konzepts des „öffentlichen Interesses“ verfügt, erklärte die US-Delegation, dass das US-Verkehrsministerium im Rahmen der Open-Skies-Luftverkehrsbeziehungen Code-Sharing-Regelungen das öffentliche Interesse zuerkannt und regelmäßig Ermächtigungen mit minimalen verfahrensbedingten Verzögerungen erteilt hat. Die US-Delegation erklärte, dass sich das US-Verkehrsministerium bei der Prüfung des öffentlichen Interesses sowohl im Hinblick auf Code-Sharing als auch im Hinblick auf Überlassung eines Luftfahrzeugs samt Besatzung unter ausschließlicher Beteiligung von Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien auf die genannten Punkte konzentrieren werde, es sei denn, es lägen ungewöhnliche Umstände vor, beispielsweise im Zusammenhang mit der nationalen Sicherheit, der Gefahrenabwehr oder der Kriminalität. Sollten solche ungewöhnlichen Umstände vorliegen, würden die Vereinigten Staaten die andere Vertragspartei außerdem unverzüglich unterrichten.
32. Auf eine Frage der US-Delegation bestätigte die EU-Delegation, dass nach derzeit geltendem EU-Recht (Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992) Luftfahrzeuge, die von einem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft eingesetzt werden, in der Gemeinschaft registriert sein müssen. Ein Mitgliedstaat kann im Falle kurzfristiger Leasing-Vereinbarungen zur Deckung eines vorübergehenden Bedarfs oder unter anderen außergewöhnlichen Umständen jedoch eine Befreiung von dieser Anforderung erteilen. Ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft, das Vertragspartei einer solchen Vereinbarung ist, muss zuvor eine Genehmigung der zuständigen Genehmigungsbehörde einholen, und ein Mitgliedstaat darf eine Vereinbarung zur Überlassung eines Luftfahrzeugs samt Besatzung an ein Luftfahrtunternehmen, dem er die Betriebsgenehmigung erteilt hat, nur billigen, wenn die Sicherheitsstandards denen des Gemeinschaftsrechts oder gegebenenfalls des nationalen Rechts entsprechen.
33. Beide Delegationen erkannten an, dass die Verweigerung einer Genehmigung für ein Luftfahrtunternehmen, die in dem Abkommen gewährten Rechte auszuüben, oder eine unangemessene Verzögerung bei der Erteilung der Genehmigung die Wettbewerbssituation eines Luftfahrtunternehmens beeinträchtigen könnten. Ist eine der Vertragsparteien der Auffassung, dass ihre Luftfahrtunternehmen die wirtschaftlichen Betriebsgenehmigungen, auf die sie nach dem Abkommen Anspruch haben, nicht erhalten, so kann sie den Gemeinsamen Ausschuss mit der Angelegenheit befassen.
34. In Bezug auf Artikel 14 Absatz 4 wies die EU-Delegation darauf hin, dass der Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft gemäß seinem Artikel 295 die Eigentumsordnung der Mitgliedstaaten nicht berührt. Die US-Delegation gab daraufhin ihre Auffassung zu Protokoll, dass eine staatliche Beteiligung an einem Luftfahrtunternehmen sich nachteilig auf die billige und gleiche Gelegenheit für Luftfahrtunternehmen auswirken kann, bei der Durchführung des durch dieses Abkommen geregelten internationalen Luftverkehrs miteinander in Wettbewerb zu treten.
35. In Bezug auf Artikel 15 stellten die Delegationen fest, dass es wichtig ist, internationalen Konsens über Umweltfragen im Luftverkehr im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zu erzielen. In diesem Zusammenhang betonten sie die Bedeutung der einvernehmlichen Einigung, die auf der 35. Versammlung der ICAO erzielt worden ist und die sich sowohl auf Fluglärm als auch auf Emissionsaspekte bezieht (Resolution A35-5). Beiden Seiten ist es ein Anliegen, diese Resolution uneingeschränkt einzuhalten. Nach dieser Resolution sind beide Seiten verpflichtet, den Grundsatz der „Ausgewogenheit“ bei Maßnahmen zur Begrenzung der Auswirkungen des Fluglärms (darunter Einschränkungen des Zugangs von Luftfahrzeugen zu Flughäfen zu bestimmten Zeiten) anzuwenden und sicherzustellen, dass den von Flughäfen erhobenen Abgaben für Triebwerksemissionen die Kosten zugrunde gelegt werden, die nachweislich durch die Eindämmung der von diesen Triebwerksemissionen verursachten und dem Luftverkehr unmittelbar anzulastenden Umweltauswirkungen entstehen. Beide Seiten stellten ferner fest, dass einschlägige rechtliche Verpflichtungen, die gegebenenfalls auf internationaler, regionaler, nationaler oder lokaler Ebene bestehen, ebenfalls uneingeschränkt eingehalten werden müssen; als Bezugsdatum gilt für die Vereinigten Staaten der 5. Oktober 2001 und für die Europäische Gemeinschaft der 28. März 2002.

36. Die Delegationen nahmen ferner Kenntnis von den Bestimmungen zum Klimawandel, zur Energie und zur nachhaltigen Entwicklung, die im „Gleneagles-Kommuniqué“ der G8 von 2005 enthalten sind, sowie von dem Rahmen für die Zusammenarbeit in Fragen des Flugverkehrsmanagements in der am 18. Juli 2006 von der US-Luftfahrtbehörde (FAA) und der Kommission unterzeichneten Absichtserklärung. Die Delegationen stellten fest, dass die zuständigen Behörden der Vereinigten Staaten und der EU beabsichtigen, die technische Zusammenarbeit auszubauen, auch in den Bereichen Klimaforschung und technologische Entwicklung, um die Sicherheit und die Kraftstoffeffizienz zu verbessern und die Luftverkehrsemissionen zu verringern. Unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Positionen in der Frage des Emissionshandels im internationalen Luftverkehr stellten die beiden Delegationen fest, dass die Vereinigten Staaten und die Europäische Union beabsichtigen, im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu agieren.
37. Was die Zusammensetzung des Gemeinsamen Ausschusses anbelangt, so erklärte die US-Delegation, dass die Vereinigten Staaten eine behördenübergreifende Vertretung unter Federführung des Außenministeriums ins Auge fassen. Die EU-Delegation erklärte, dass die EU von der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten vertreten sein wird. Beide Delegationen erklärten ferner, dass die Einbeziehung interessierter Kreise ein wichtiges Element im Prozess des Gemeinsamen Ausschusses ist; Vertreter der interessierten Kreise werden daher als Beobachter eingeladen, sofern dies nicht von einer oder beiden Vertragsparteien abgelehnt wird.
38. In Bezug auf Artikel 18 bestätigten die Delegationen ihre Absicht, eine erste Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses spätestens 60 Tage nach der Unterzeichnung dieses Abkommens abzuhalten.
39. Die Delegationen bestätigten ihre gemeinsame Auffassung, dass Praktiken wie die obligatorische Einräumung eines Erstverweigerungsrechts (first-refusal requirement), Quotenregelungen (uplift ratio) und Stillhaltegebühren (no-objection fee) oder andere Einschränkungen in Bezug auf Kapazität, Frequenz oder Verkehrsaufkommen nicht mit dem Abkommen vereinbar sind.
40. Die Delegation der EU regte an, dass sich beide Parteien in möglichst klarer Weise darauf verständigen sollten, inwieweit Vertreter des US-Verkehrsministeriums und der Europäischen Kommission Informationen über Wettbewerbsangelegenheiten im Sinne des Anhangs 2 des Abkommens im Rahmen ihrer jeweiligen Rechtsvorschriften und Praktiken austauschen können, insbesondere was Daten und Sichtweisen zu Fragen anbelangt, in denen diese Behörden konkret ein Verfahren in Betracht ziehen.
41. Die US-Delegation erklärte, dass die Verfahren im Sinne des Anhangs 2 des Abkommens richterliche Entscheidungen („adjudications“) nach US-Recht sind und gesetzlichen, verwaltungsrechtlichen und gerichtlichen Einschränkungen unterliegen, um sicherzustellen, dass die Entscheidung der Behörde nur auf den Informationen beruht, die im Verfahrensregister enthalten sind; hierzu zählen auch öffentliche Informationen, die das US-Verkehrsministerium als von Amts wegen zugänglich eingestuft hat und zu denen sich die Parteien vor der endgültigen Entscheidung der Behörde äußern konnten.
42. Die US-Delegation erläuterte, dass diese Einschränkungen die Vertreter, die den Entscheidungsträger im US-Verkehrsministerium in einem anhängigen Verfahren beraten, nicht daran hindern, Gespräche mit Vertretern der Kommission beispielsweise über folgende Angelegenheiten zu führen: 1) Wettbewerbslage auf einem Markt auf der Grundlage nicht vertraulicher Daten; 2) Auswirkungen bestehender Allianzen oder gemeinsamer Unternehmen und Ergebnisse zuvor auferlegter Bedingungen oder anderer Einschränkungen zur Lösung von Wettbewerbsproblemen; 3) allgemeine Ansätze zur Wettbewerbsanalyse oder Methodik; 4) Fälle in der Vergangenheit, einschließlich Akten und Entscheidungen; 5) materielles Recht, Maßnahmen und Verfahren im Zusammenhang mit beliebigen Fällen; 6) Fragen, die durch potenzielle Rechtssachen aufgeworfen werden könnten, die nicht förmlich eingeleitet wurden, solange die Vertreter des US-Verkehrsministeriums den Fakten oder Ergebnissen dieser Rechtssachen nicht „vorgehen“; und 7) in anhängigen Verfahren, welche Fragen bereits von den Parteien aufgeworfen wurden und welche nicht vertraulichen Beweise protokolliert wurden, wiederum mit der Einschränkung, dass den Fakten oder Ergebnissen nicht vorgegriffen wird.

43. Es gibt zwei grundlegende verfahrensbedingte Einschränkungen für Beratungen über anhängige Rechtsachen. Die erste gilt im Wesentlichen für Mitteilungen der Kommission an das US-Verkehrsministerium: Die Entscheidung des US-Verkehrsministeriums kann sich nicht auf Fakten oder Argumente stützen, zu der keine der Parteien vor der endgültigen Entscheidung offiziell Stellung nehmen kann. Sollten derartige Informationen übermittelt werden, können sie in der Entscheidung nicht berücksichtigt werden, es sei denn, sie werden offengelegt. Die zweite Einschränkung betrifft eher Mitteilungen seitens des US-Verkehrsministeriums: Es ist nicht zulässig, dass die Behörde den Fragen tatsächlich oder offensichtlich vorgeht — d. h. dass sie ein Ergebnis bekannt gibt, bevor die Akten in der Rechtssache geschlossen sind und eine endgültige Entscheidung veröffentlicht worden ist. Diese Einschränkung gilt für das US-Verkehrsministerium in jedem Rahmen und sowohl in Beratungen mit der EU als auch mit anderen — interessierten oder nicht interessierten — Einrichtungen, die nicht rechtmäßig Bestandteil des internen Entscheidungsprozesses der US-Regierung sind. Das US-Verkehrsministerium sagt zu, die Vertreter der Kommission unverzüglich zu verständigen, wenn die Frage des Vorgriffs oder des Beitrags für den Entscheidungsprozess seines Erachtens bei den Beratungen über ein bestimmtes Thema eine Rolle spielt, so dass die Vertreter entscheiden können, wie zu verfahren ist.
44. Die EU-Delegation hat die US-Delegation um die Zusicherung gebeten, dass das gesetzliche Kriterium des „öffentlichen Interesses“ nicht im Rahmen des US-Wettbewerbsrechts genutzt wird, um einzelne US-Luftfahrtunternehmen gegenüber anderen — US-amerikanischen oder ausländischen — Luftfahrtunternehmen zu bevorzugen. Die US-Delegation erklärte in ihrer Antwort, dass dieses Kriterium und die Wettbewerbsregeln, die das US-Verkehrsministerium bei seinen Entscheidungen anwenden muss, zum Schutz des Wettbewerbs auf einem Markt insgesamt und nicht einzelner Wettbewerber im Luftverkehr gedacht sind und entsprechend angewandt werden. Neben anderen Erwägungen stellte die US-Delegation fest, dass das „öffentliche Interesse“ im internationalen Luftverkehr gesetzlich so definiert ist, dass auch die Aspekte der Chancengleichheit zwischen US- und ausländischen Luftfahrtunternehmen sowie eines größtmöglichen Wettbewerbs einbezogen sind. Darüber hinaus ist das Kriterium des öffentlichen Interesses in den gesetzlichen Vorschriften, die die Genehmigung von Vereinbarungen zwischen Luftfahrtunternehmen durch das US-Verkehrsministerium und die diesbezügliche Kartellfreistellung regeln, keine „Abweichung“ von der wettbewerbsrechtlichen Prüfung, die die Behörde vornehmen muss, sondern eine zusätzliche Anforderung, die erfüllt sein muss, bevor das US-Verkehrsministerium eine Kartellfreistellung gewähren kann. Schließlich betonte die US-Delegation, dass alle Entscheidungen des US-Verkehrsministeriums mit innerstaatlichem Recht und internationalen Verpflichtungen vereinbar sein müssen; hierzu zählen auch Abkommen über die Zivilluftfahrt, die generell die Anforderung enthalten, dass alle Parteien den Luftfahrtunternehmen der anderen Parteien „in billiger und gleicher Weise Gelegenheit“ geben müssen, „miteinander in Wettbewerb zu treten“.
45. Bei diesen Gesprächen bekräftigten beide Delegationen, dass ihre jeweiligen Wettbewerbsregelungen so angewandt werden, dass die allen Luftfahrtunternehmen der Parteien eingeräumten billigen und gleichen Wettbewerbschancen beachtet werden und der allgemeine Grundsatz des Schutzes und der Stärkung des Wettbewerbs auf den Märkten als Ganzes — ungeachtet etwaiger gegenläufiger Interessen einzelner konkurrierender Luftfahrtunternehmen — eingehalten wird.
46. In Bezug auf die Verfahren der Europäischen Kommission erklärte die EU-Delegation, dass die Möglichkeit der Europäischen Kommission, aktiv mit ausländischen Regierungsstellen zusammenzuarbeiten, hauptsächlich durch Einschränkungen hinsichtlich der Weitergabe vertraulicher Informationen begrenzt wird. Informationen, die die Kommission und die Behörden der Mitgliedstaaten im Laufe von Ermittlungen erlangen und die ihrem Wesen nach unter das Berufsgeheimnis fallen, unterliegen Artikel 287 des EG-Vertrags und Artikel 28 der Verordnung (EG) Nr. 1/2003. Im Wesentlichen betrifft dies Informationen, die nicht öffentlich zugänglich sind und möglicherweise bei Ermittlungen aufgedeckt, auf ein Auskunftersuchen hin mitgeteilt oder freiwillig der Kommission übermittelt werden. Zu diesen Informationen gehören auch Geschäfts- und Handelsgeheimnisse. Solche Informationen dürfen an Behörden von Drittländern nur mit ausdrücklicher Zustimmung der betreffenden Quelle weitergegeben werden. Wird es für zweckdienlich und wünschenswert gehalten, dass die Kommission einer oder mehreren ausländischen Behörden vertrauliche Informationen zur Verfügung stellt, muss daher die Zustimmung der betreffenden Quelle im Wege eines Geheimhaltungsverzichts eingeholt werden.
47. Informationen im Zusammenhang mit der Durchführung von Ermittlungen oder der möglichen Durchführung von Ermittlungen unterliegen nicht den oben genannten Bestimmungen. Zu solchen Informationen gehören die Tatsache, dass Ermittlungen stattfinden, der allgemeine Gegenstand der Ermittlungen, die Identität des Unternehmens/der Unternehmen, gegen das/die ermittelt wird (jedoch kann diese unter bestimmten Umständen auch zu den geschützten Informationen gehören), die Identität des Sektors, in dem die Ermittlungen durchgeführt werden, sowie die Maßnahmen, die im Laufe der Ermittlungen vorgeschlagen werden. Diese Informationen werden in der Regel vertraulich behandelt, um eine ordnungsgemäße Durchführung der Ermittlungen sicherzustellen. Allerdings können sie dem US-Verkehrsministerium übermittelt werden, da dieses nach Anhang 2 Artikel 5 des Abkommens verpflichtet ist, die Vertraulichkeit der Informationen zu wahren.

48. Auf eine entsprechende Frage der Delegation der EU hin bestätigte die US-amerikanische Delegation, dass die zuständigen Behörden der Vereinigten Staaten vollständige Anträge auf die kartellrechtliche Freistellung von kommerziellen Kooperationsabkommen, einschließlich geänderter Abkommen, fair und rasch prüfen werden. Die US-amerikanische Delegation bestätigte ferner, dass im Falle von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft mit dem Luftverkehrsabkommen zwischen den USA und der EU — wenn dieses nach Artikel 25 angewandt wird oder nach Artikel 26 in Kraft ist — der Anforderung des US-Verkehrsministeriums entsprochen wird, wonach zur Prüfung eines solchen Antrags von ausländischen Luftfahrtunternehmen auf kartellrechtliche Freistellung oder weitere kartellrechtliche Freistellung ein Open-Skies-Abkommen zwischen den Vereinigten Staaten und dem Sitzland (den Sitzländern) des (der) antragstellenden ausländischen Luftfahrtunternehmen(s) bestehen muss. Diese Zusicherung gilt bis zum Ablauf der Geltungsdauer von Anhang 1 Abschnitt 4 nicht für Antragsteller aus Irland.
49. Auf eine Frage der Delegation der EU hin erklärte die US-amerikanische Delegation, dass alle Vorschriften des Verkehrsministeriums zu computergesteuerten Buchungssystemen („CRS“ oder „Systeme“) zum 31. Juli 2004 außer Kraft getreten sind. Allerdings ist das Verkehrsministerium nach wie vor befugt, unlautere und betrügerische Praktiken und unlautere Wettbewerbsmethoden in der Luftfahrtindustrie und der Vertriebsindustrie im Luftfahrtsektor zu untersagen, und das US-Verkehrsministerium kann von dieser Befugnis Gebrauch machen, um gegen offenkundige wettbewerbsfeindliche Praktiken eines Systems beim Vertrieb von Flugverkehrsdienstleistungen vorzugehen. Darüber hinaus sind das US-Justizministerium und die Federal Trade Commission für Beschwerden zuständig, dass ein System mit seinem Verhalten gegen kartellrechtliche Vorschriften verstößt.
50. In Bezug auf Artikel 25 erklärte die Delegation der EU, dass in einigen Mitgliedstaaten die vorläufige Anwendung zunächst von ihren Parlamenten entsprechend ihren verfassungsrechtlichen Vorschriften genehmigt werden muss.
51. Beide Delegationen bestätigten, dass in dem Fall, dass eine Partei beschließt, die vorläufige Anwendung des Abkommens nach Artikel 25 Absatz 2 zu beenden, die Vereinbarungen nach Anhang 1 Abschnitt 4 des Abkommens weiterhin gelten können, wenn die Parteien dies vereinbaren.
52. In Bezug auf Artikel 26 erklärte die Delegation der EU, dass in einigen Mitgliedstaaten die Ratifizierung zu den in diesem Artikel genannten Verfahren gehört.
53. Auf eine Frage der US-amerikanischen Delegation zu Beschränkungen aufgrund von verbleibenden Bestandteilen bilateraler Luftverkehrsabkommen zwischen Mitgliedstaaten hin bestätigte die Delegation der EU, dass Beschränkungen dieser Art, die die Möglichkeit der Luftfahrtunternehmen der USA und der Gemeinschaft, die durch dieses Abkommen gewährten Rechte wahrzunehmen, beeinträchtigen würden, nicht länger angewandt werden.
54. Beide Delegationen betonten, dass die Bestimmungen des Abkommens ihre jeweiligen rechtlichen und politischen Standpunkte zu verschiedenen luftfahrtbezogenen Umweltfragen in keiner Weise beeinträchtigten.
55. Beide Delegationen vermerkten, dass keine Partei das Abkommen oder Teile davon anführen wird, um sich der Prüfung von Alternativstrategien zu von dem Abkommen erfassten Bereichen in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation entgegenzustellen.
56. Luftverkehrsabkommen zwischen den Vereinigten Staaten und einem Mitgliedstaat, deren Anwendbarkeit zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Abkommens fraglich war, sind in Anhang 1 Abschnitt 1 des Abkommens nicht aufgeführt. Die Delegationen beabsichtigen jedoch, das Abkommen gemäß dessen Artikel 25 zwischen den Vereinigten Staaten und dem (den) betreffenden Mitgliedstaat(en) vorläufig anzuwenden.

*Für die Delegation der Europäischen
Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten*

Daniel CALLEJA

*Für die Delegation der Vereinigten
Staaten von Amerika*

John BYERLY

Gegenüber den USA bei der Unterzeichnung abzugebende schriftliche Erklärung der Präsidentschaft im Namen der EG und ihrer Mitgliedstaaten

Dieses Abkommen wird bis zu seinem Inkrafttreten von den Mitgliedstaaten nach Treu und Glauben und nach Maßgabe ihrer geltenden einzelstaatlichen Rechtsvorschriften vorläufig angewandt.
