

DE

DE

DE



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 2.5.2011
KOM(2011) 239 endgültig

2011/0103 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über die Unterzeichnung und vorläufige Anwendung des Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika als erster Partei, der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten als zweiter Partei, Island als dritter Partei und dem Königreich Norwegen als vierter Partei und

über die Unterzeichnung und vorläufige Anwendung des Zusatzabkommens zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten als erster Partei, Island als zweiter Partei und dem Königreich Norwegen als dritter Partei betreffend die Anwendung des Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika als erster Partei, der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten als zweiter Partei, Island als dritter Partei und dem Königreich Norwegen als vierter Partei

BEGRÜNDUNG

1. **Hintergrund des Vorschlags**

• **Gründe und Ziele des Vorschlags**

Das Luftverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und den Vereinigten Staaten von Amerika (USA) andererseits wurde am 25. und am 30. April 2007 unterzeichnet (nachstehend: „Luftverkehrsabkommen EU-USA“) und trat am 30. März 2008 in Kraft. Laut Artikel 18 Absatz 5 verfolgen die Parteien das gemeinsame Ziel, „möglichst große Vorteile für Verbraucher, Luftfahrtunternehmen, Arbeitnehmer und Gemeinschaften beiderseits des Atlantiks zu erreichen, indem dieses Abkommen auf Drittländer ausgeweitet wird“. Ferner wird laut Artikel 18 Absatz 5 des Luftverkehrsabkommens EU-USA der gemäß Artikel 18 Absatz 1 des Luftverkehrsabkommens EU-USA eingesetzte Gemeinsame Ausschuss ersucht, „einen Vorschlag über die Bedingungen und Verfahren ... auszuarbeiten, unter denen Drittländer diesem Abkommen beitreten könnten“. Norwegen und Island haben 2007 offiziell den Beitritt zum Luftverkehrsabkommen EU-USA beantragt. Gemäß Artikel 18 Absatz 5 des Luftverkehrsabkommens EU-USA legte der Gemeinsame Ausschuss auf seiner Sitzung vom 16. November 2010 einen Vorschlag für den Beitritt Islands und Norwegens zum Luftverkehrsabkommen EU-USA vor, bestehend aus einem vierseitigen Abkommen („Cover Letter Agreement“) und einem Zusatzabkommen über die internen Regelungen zwischen der Union, Norwegen und Island. Da Norwegen und Island fest in den europäischen gemeinsamen Luftverkehrsraum eingebunden sind, werden diese Abkommen einen stabilen Regulierungsrahmen für Flüge zwischen den USA und dem Luftverkehrsbinnenmarkt der EU – einschließlich Island und Norwegen – gewährleisten. Das Luftverkehrsabkommen wird wirtschaftliche Vorteile für Luftfahrtunternehmen und Verbraucher in der EU mit sich bringen und insbesondere die Vereinbarkeit des Luftverkehrsabkommens EU-USA mit der gemeinsamen skandinavischen Luftverkehrspolitik gewährleisten. Gleichzeitig stellt der Vorschlag sicher, dass der bilaterale Charakter des Luftverkehrsabkommens EU-USA gewahrt bleibt. Island und Norwegen werden an den Verhandlungen zu einem weiterführenden Luftverkehrsabkommen mit den USA teilnehmen.

• **Allgemeiner Kontext**

Durch das Luftverkehrsabkommen EU-USA wurden alle gewerblichen Hindernisse für Flüge zwischen jedem beliebigen Punkt in der EU und in den USA beseitigt. Außerdem gewährten die USA Luftfahrtunternehmen der EU so genannte Rechte der siebten Freiheit für Strecken zwischen den USA und nicht der EU angehörenden Ländern des Gemeinsamen Europäischen Luftverkehrsraums, z.B. Norwegen und Island. Der Gemeinsame Europäische Luftverkehrsraum hat jedoch keine Außendimension. Daher haben Luftfahrtunternehmen der EU derzeit nicht das Recht, Flüge zwischen Norwegen und Island und Drittländern durchzuführen. Entsprechend haben norwegische und isländische Luftfahrtunternehmen nicht das Recht, Strecken zwischen der EU und den USA zu bedienen.

Das Luftverkehrsabkommen EU-USA hat für alle Luftfahrtunternehmen der Union einheitliche Markt Zugangsbedingungen geschaffen und einen neuen Rahmen für die Regulierungszusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und den USA in

Bereichen von zentraler Bedeutung für einen sicheren und effizienten Betrieb des transatlantischen Luftverkehrs festgelegt. Norwegen und Island haben den gesamten *Acquis Communautaire* im Bereich des Luftverkehrs übernommen. Durch die Einbindung dieser beiden Länder in den Geltungsbereich des Luftverkehrsabkommens EU-USA kann daher sichergestellt werden, dass alle europäischen Luftfahrtunternehmen, die den *Acquis Communautaire* anwenden, transatlantische Luftverkehrsdienste in einem harmonisierten Rahmen durchführen.

Der Beitritt Islands und Norwegens zum Luftverkehrsabkommen EU-USA könnte als Modellfall für den Beitritt Islands und Norwegens zu anderen Luftverkehrsabkommen der Union dienen (z.B. Luftverkehrsabkommen Europa/Mittelmeer mit Marokko).

- **Bestehende Vereinbarungen auf dem Gebiet**

Durch die Bestimmungen des vierseitigen Abkommens wird der Geltungsbereich des Luftverkehrsabkommens EU-USA *sinngemäß* auf Norwegen und Island ausgedehnt. Die Bestimmungen des Zusatzabkommens stützen sich auf den Beschluss des Rates vom 25. April 2007 über die Unterzeichnung und vorläufige Anwendung des Luftverkehrsabkommens EU-USA (2007/339/EG).

- **Kohärenz mit anderen Politikbereichen und Zielen der Europäischen Union**

Das Ziel der Ausweitung des Luftverkehrsabkommens EU-USA auf Drittländer ist in diesem Abkommen ausdrücklich verankert. Das zugehörige Abkommen wird die notwendige Verknüpfung zwischen dem Luftverkehrsabkommen EU-USA und dem Übereinkommen über den gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraum herstellen. Es wird für das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum keine Außendimension einführen. Es steht in Einklang mit den Grundzügen der EU-Politik gegenüber Island und Norwegen.

2. **Konsultation Betroffener und Folgenabschätzung**

- **Konsultation Betroffener**

Konsultationsmethoden, Hauptzielgruppen und allgemeines Profil der Befragten

Der Beitritt Islands und Norwegens zum Luftverkehrsabkommen EU-USA wurde auf mehreren Sitzungen des im Rahmen des Luftverkehrsabkommens EU-USA eingerichteten Gemeinsamen Ausschusses sowie auf informellen technischen Sitzungen mit Mitgliedstaaten erörtert. Alle diese Sitzungen wurden auf Sitzungen des Branchenkonsultationsforums mit Vertretern der Luftfahrtunternehmen, Flughäfen und Gewerkschaften vorbereitet.

Zusammenfassung und Berücksichtigung der Antworten

Die Frage eines Beitritts Islands und Norwegens zum Luftverkehrsabkommen EU-USA wurde auf vier Sitzungen des Branchenkonsultationsforums erörtert, auf denen alle Elemente des Vorgehens ausführlich zur Sprache gebracht wurden. Alle Kommentare von Mitgliedstaaten und Betroffenen wurden bei der Vorbereitung des Standpunktes der Union für die Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses am 16. November 2010 gebührend berücksichtigt.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Externes Expertenwissen war nicht erforderlich.

- **Folgenabschätzung**

Durch das Abkommen wird der Geltungsbereich des Luftverkehrsabkommens EU-USA auf Island und Norwegen ausgedehnt. Dadurch erhalten Luftfahrtunternehmen der EU die Möglichkeit, aufgrund der von den USA mit Wirkung vom 30. März 2008 eingeräumten Rechte Passagierflüge zwischen den USA und Island oder Norwegen durchzuführen.

3. **Rechtliche Aspekte**

- **Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme**

Der Vorschlag umfasst zwei Komponenten:

- Durch das vierseitige Abkommen wird der Geltungsbereich des Luftverkehrsabkommens EU-USA *sinngemäß* auf alle vier Parteien ausgedehnt.
- Das Zusatzabkommen gewährleistet, dass der bilaterale Charakter des Luftverkehrsabkommens EU-USA gewahrt bleibt. Norwegen und Island werden im Gemeinsamen Ausschuss in allen Angelegenheiten, die nicht in die ausschließliche Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fallen, durch die Kommission vertreten. Für den Austausch von Informationen, die Beteiligung an weiterführenden Verhandlungen und die Vertretung bei Schiedsverfahren werden entsprechende Vorschriften festgelegt.

- **Rechtsgrundlage**

Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 5 und Artikel 218 Absatz 6 erster Unterabsatz.

- **Subsidiaritätsprinzip**

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt insofern zur Anwendung, als der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Union fällt.

Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten aus folgendem Grund nicht ausreichend verwirklicht werden:

Das Luftverkehrsabkommen EU-USA enthält neue Regelungen auf Unionsebene für die Bereitstellung transatlantischer Luftverkehrsdienste, die die bisherigen Regelungen einzelner Mitgliedstaaten ersetzen. Der Beitritt von Drittländern zum Luftverkehrsabkommen EU-USA kann nur auf Unionsebene erfolgen.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip in Einklang.

- **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Der Vorschlag lässt den Regulierungsrahmen innerhalb des Gemeinsamen Europäischen Luftverkehrsraums unangetastet. Er führt nicht zu einer Änderung des Luftverkehrsabkommens EU-USA. Der Vorschlag beschränkt sich darauf, die Vereinbarkeit des europäischen gemeinsamen Luftverkehrsraums mit dem Regulierungsrahmen bei Transatlantikflügen aufgrund des Luftverkehrsabkommens EU-USA sicherzustellen.

Der Vorschlag schafft keine neuen Verpflichtungen für die Luftfahrtbehörden oder die Luftfahrtbranche der EU. Er sichert den Luftfahrtunternehmen der EU neue Rechte und gewährleistet volle Übereinstimmung zwischen dem Luftverkehrsabkommen EU-USA und der gemeinsamen skandinavischen Luftverkehrspolitik.

- **Wahl der Instrumente**

Andere Instrumente wären aus folgenden Gründen nicht angemessen:

Das vierseitige Abkommen und das Zusatzabkommen sind die wirksamsten Instrumente, um sowohl die volle Ausweitung des Luftverkehrsabkommens EU-USA auf Island und Norwegen als auch die Wahrung des bilateralen Charakters des Luftverkehrsabkommens EU-USA zu gewährleisten. Bei Ablösung des Luftverkehrsabkommens EU-USA durch eine multilaterale Übereinkunft würde die EU auf die Rolle eines Akteurs im Rahmen eines vierseitigen Übereinkommens beschränkt, während durch die vorgeschlagene Regelung die bilaterale Beziehung zwischen den USA einerseits und Europa andererseits erhalten bleibt. Parallele bilaterale Abkommen zwischen 1. Island und den USA, 2. Norwegen und den USA, 3. Island und der Europäischen Union und 4. Norwegen und der Europäischen Union würden zu unnötiger Komplexität führen und könnten nicht die volle Stringenz des Regulierungsrahmens für Transatlantikflüge gewährleisten.

4. Auswirkungen auf den Haushalt

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Haushalt der Union.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über die Unterzeichnung und vorläufige Anwendung des Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika als erster Partei, der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten als zweiter Partei, Island als dritter Partei und dem Königreich Norwegen als vierter Partei und

über die Unterzeichnung und vorläufige Anwendung des Zusatzabkommens zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten als erster Partei, Island als zweiter Partei und dem Königreich Norwegen als dritter Partei betreffend die Anwendung des Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika als erster Partei, der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten als zweiter Partei, Island als dritter Partei und dem Königreich Norwegen als vierter Partei

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 5,

auf Vorschlag der Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das von der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten und den Vereinigten Staaten von Amerika am 25. und am 30. April 2007 unterzeichnete Luftverkehrsabkommen (nachstehend: „das Luftverkehrsabkommen“), geändert durch das Protokoll zur Änderung des Luftverkehrsabkommens, das von der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten und den Vereinigten Staaten von Amerika am 24. Juni 2010 unterzeichnet wurde (nachstehend: „das Protokoll“), lässt den Beitritt von Drittländern zu dem Luftverkehrsabkommen ausdrücklich zu.
- (2) In Übereinstimmung mit Artikel 18 Absatz 5 des Luftverkehrsabkommens, geändert durch das Protokoll, hat der im Rahmen des Luftverkehrsabkommens eingesetzte Gemeinsame Ausschuss einen Vorschlag für den Beitritt Islands und Norwegens zu dem Luftverkehrsabkommen ausgearbeitet.
- (3) Der Gemeinsame Ausschuss schlug am 16. November 2010 ein Luftverkehrsabkommen zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika als erster Partei, der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten als zweiter Partei, Island als dritter Partei und dem Königreich Norwegen als vierter Partei vor (nachstehend „das Abkommen“).
- (4) Die Kommission hat ein Zusatzabkommen zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten als erster Partei, Island als zweiter Partei und dem Königreich Norwegen als dritter Partei betreffend die Anwendung des Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika als erster Partei, der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten als zweiter Partei, Island als dritter Partei und dem Königreich Norwegen als vierter Partei ausgehandelt (nachstehend „das Zusatzabkommen“).

- (5) Das Abkommen und das Zusatzabkommen sollten vorbehaltlich ihres späteren Abschlusses unterzeichnet und vorläufig angewendet werden –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Präsident des Rates wird hiermit ermächtigt, die Person(en) zu bestellen, die befugt ist (sind), das Luftverkehrsabkommen zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika als erster Partei, der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten als zweiter Partei, Island als dritter Partei und dem Königreich Norwegen als vierter Partei, und das Zusatzabkommen zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten als erster Partei, Island als zweiter Partei und dem Königreich Norwegen als dritter Partei betreffend die Anwendung des Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika als erster Partei, der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten als zweiter Partei, Island als dritter Partei und dem Königreich Norwegen als vierter Partei zu unterzeichnen.

Der Wortlaut des Abkommen und des Zusatzabkommens sind diesem Beschluss beigelegt.

Artikel 3

Bis zu ihrem Inkrafttreten werden das Abkommen und das Zusatzabkommen ab dem Tag ihrer Unterzeichnung vorläufig angewendet.

Artikel 4

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft. Er wird im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

Geschehen zu [Ort]

*Im Namen des Rates
Der Präsident
[...]*

ANLAGE 1

LUFTVERKEHRSABKOMMEN

DIE VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA (nachstehend die „Vereinigten Staaten“)
als erste Partei,

DAS KÖNIGREICH BELGIEN,
DIE REPUBLIK BULGARIEN,
DIE TSCHECHISCHE REPUBLIK,
DAS KÖNIGREICH DÄNEMARK,
DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND,
DIE REPUBLIK ESTLAND,
IRLAND,
DIE HELLENISCHE REPUBLIK,
DAS KÖNIGREICH SPANIEN,
DIE FRANZÖSISCHE REPUBLIK,
DIE ITALIENISCHE REPUBLIK,
DIE REPUBLIK ZYPERN,
DIE REPUBLIK LETTLAND,
DIE REPUBLIK LITAUEN,
DAS GROSSHERZOGTUM LUXEMBURG,
DIE REPUBLIK UNGARN,
DIE REPUBLIK MALTA,
DAS KÖNIGREICH DER NIEDERLANDE,
DIE REPUBLIK ÖSTERREICH,
DIE REPUBLIK POLEN,
DIE PORTUGIESISCHE REPUBLIK,
RUMÄNIEN,
DIE REPUBLIK SLOWENIEN,
DIE SLOWAKISCHE REPUBLIK,
DIE REPUBLIK FINNLAND,
DAS KÖNIGREICH SCHWEDEN,
DAS VEREINIGTE KÖNIGREICH VON GROSSBRITANNIEN UND NORDIRLAND,

Parteien des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und Mitgliedstaaten der Europäischen Union (nachstehend die „Mitgliedstaaten“),

und

DIE EUROPÄISCHE UNION

als zweite Partei,

ISLAND

als dritte Partei und

DAS KÖNIGREICH NORWEGEN (nachstehend „Norwegen“)

als vierte Partei –

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IN DER ABSICHT, auf dem Rahmen bestehender Vereinbarungen aufzubauen, um den Zugang zu den Märkten zu öffnen und größtmöglichen Nutzen für Verbraucher, Luftfahrtunternehmen, Arbeitskräfte und Gemeinschaften zu beiden Seiten 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,

IN ANERKENNUNG DER TATSACHE, dass infolge des Inkrafttretens des Vertrags von Lissabon zur Änderung des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft am 1. Dezember 2009 die Europäische Union an die Stelle der Europäischen Gemeinschaft getreten ist, deren Rechtsnachfolgerin sie ist, dass sie von diesem Zeitpunkt an alle Rechte der Europäischen Gemeinschaft ausübt und all ihre Verpflichtungen übernimmt, und dass sämtliche Bezugnahmen auf die Europäische Gemeinschaft in dem von der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten sowie von den Vereinigten Staaten von Amerika am 25. und am 30. April 2007 unterzeichneten Luftverkehrsabkommen als Bezugnahmen auf die Europäische Union gelten –

HABEN FOLGENDES VEREINBART:

ARTIKEL 1

Begriffsbestimmung

Der Begriff „Partei“ bezeichnet die Vereinigten Staaten, die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten, Island oder Norwegen.

ARTIKEL 2

Anwendung des durch das Protokoll geänderten Luftverkehrsabkommens und des Anhangs zu diesem Abkommen

Die Bestimmungen des von der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten und den Vereinigten Staaten von Amerika am 25. und am 30. April 2007 unterzeichnete Luftverkehrsabkommen (nachstehend: „das Luftverkehrsabkommen“), geändert durch das Protokoll zur Änderung des Luftverkehrsabkommens, das von den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten am 24. Juni 2010 unterzeichnet wurde (nachstehend: „das Protokoll“), die hiermit durch Verweis aufgenommen werden, gelten für alle Parteien dieses Abkommens nach Maßgabe des Anhangs zu diesem Abkommen. Die Bestimmungen des Luftverkehrsabkommens, geändert durch das Protokoll, finden Anwendung auf Island und Norwegen, als ob diese Mitgliedstaaten der Europäischen Union wären, so dass Island und Norwegen aufgrund dieses Abkommens die gleichen Rechte und Pflichten erhalten wie die Mitgliedstaaten. Die Bestimmungen des Anhangs zu diesem Abkommen sind Bestandteil dieses Abkommens.

ARTIKEL 3

Außerkräfttreten

1. Sowohl die Vereinigten Staaten als auch die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten können den anderen drei Parteien auf diplomatischem Wege jederzeit schriftlich mitteilen, dass sie dieses Abkommen kündigen oder seine vorläufige Anwendung gemäß Artikel 5 beenden wollen.

Eine derartige Kündigung oder Beendigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) mitzuteilen. Das Abkommen oder seine vorläufige Anwendung 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 aller Parteien wieder zurückgenommen.

2. Island oder Norwegen können den anderen Parteien auf diplomatischem Wege jederzeit schriftlich mitteilen, dass sie dieses Abkommen kündigen oder seine vorläufige Anwendung gemäß Artikel 5 beenden wollen. Eine Kopie dieser Mitteilung ist gleichzeitig auch der ICAO zu übermitteln. Eine derartige Kündigung oder Beendigung wird wirksam 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 kündigenden Partei, der Vereinigten Staaten sowie der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten wieder zurückgenommen.

3. Sowohl die Vereinigten Staaten als auch die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten können Island oder Norwegen auf diplomatischem Wege jederzeit schriftlich mitteilen, dass sie dieses Abkommen in Bezug auf Island oder Norwegen kündigen oder seine vorläufige Anwendung beenden wollen. Eine derartige Kündigung oder Beendigung ist gleichzeitig den beiden anderen Parteien dieses Abkommens und der ICAO mitzuteilen. Die Kündigung oder Beendigung der vorläufigen Anwendung in Bezug auf Island oder Norwegen wird wirksam 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, sie wird vor dem Ende dieses Zeitraums durch Vereinbarung der Vereinigten Staaten, der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten sowie der gekündigten Partei wieder zurückgenommen.

4. Die in diesem Artikel vorgesehenen diplomatischen Noten, deren Empfänger bzw. Autor die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten sind, müssen an die Europäische Union bzw. von ihr übermittelt werden.

5. Unbeschadet anders lautender Bestimmungen dieses Artikels endet im Falle der Kündigung des Luftverkehrsabkommens, geändert durch das Protokoll, gleichzeitig auch dieses Abkommen.

ARTIKEL 4

Registrierung bei der ICAO

Dieses Abkommen und alle seine Änderungen werden durch das Generalsekretariat des Rates der Europäischen Union bei der ICAO registriert.

ARTIKEL 5

Vorläufige Anwendung

Bis zu seinem Inkrafttreten vereinbaren die Vertragsparteien, dieses Abkommen ab dem Tag seiner Unterzeichnung in dem nach den nationalen Rechtsvorschriften zulässigen Umfang vorläufig anzuwenden. Wird das Luftverkehrsabkommen, geändert durch das Protokoll, gemäß Artikel 23 gekündigt oder endet seine vorläufige Anwendung gemäß Artikel 25 des Abkommens, oder endet die vorläufige Anwendung des Protokolls gemäß Artikel 9 des Protokolls, endet gleichzeitig auch die vorläufige Anwendung dieses Abkommens.

ARTIKEL 6

Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt am spätesten der folgenden Termine in Kraft:

1. Datum des Inkrafttretens des Luftverkehrsabkommens,
2. Datum des Inkrafttretens des Protokolls, und

3. ein Monat nach dem Datum der zuletzt eingegangenen Note im Rahmen eines diplomatischen Notenaustausches zwischen den Parteien, mit dem bestätigt wird, dass alle erforderlichen Verfahren für das Inkrafttreten dieses Abkommens abgeschlossen sind.

Im Rahmen dieses Notenaustausches sind die diplomatischen Noten, deren Empfänger bzw. Absender die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten sind, an die Europäische Union bzw. von ihr zu übermitteln. Die diplomatische Note oder diplomatischen Noten der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten enthalten Bestätigungen der einzelnen Mitgliedstaaten, dass ihre erforderlichen Verfahren für das Inkrafttreten dieses Abkommens abgeschlossen sind.

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

GESCHEHEN zuam2011, in vierfacher Ausfertigung.

FÜR DIE VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA FÜR DAS KÖNIGREICH BELGIEN

FÜR DIE REPUBLIK BULGARIEN

FÜR DIE TSCHECHISCHE REPUBLIK

FÜR DAS KÖNIGREICH DÄNEMARK

FÜR DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

FÜR DIE REPUBLIK ESTLAND

FÜR IRLAND

FÜR DIE HELLENISCHE REPUBLIK

FÜR DAS KÖNIGREICH SPANIEN

FÜR DIE FRANZÖSISCHE REPUBLIK

FÜR DIE ITALIENISCHE REPUBLIK

FÜR DIE REPUBLIK ZYPERN

FÜR DIE REPUBLIK LETTLAND

FÜR DIE REPUBLIK LITAUEN

FÜR DAS GROSSHERZOGTUM LUXEMBURG

FÜR DIE REPUBLIK UNGARN

FÜR DIE REPUBLIK MALTA

FÜR DAS KÖNIGREICH DER NIEDERLANDE

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

FÜR DIE REPUBLIK POLEN

FÜR DIE PORTUGIESISCHE REPUBLIK

FÜR RUMÄNIEN

FÜR DIE REPUBLIK SLOWENIEN

FÜR DIE SLOWAKISCHE REPUBLIK

FÜR DIE REPUBLIK FINNLAND

FÜR DAS KÖNIGREICH SCHWEDEN

FÜR DAS VEREINIGTE KÖNIGREICH VON GROSSBRITANNIEN UND NORDIRLAND

FÜR DIE EUROPÄISCHE UNION

FÜR ISLAND

FÜR DAS KÖNIGREICH NORWEGEN

Besondere Bestimmungen betreffend Island und Norwegen

Die Bestimmungen des Luftverkehrsabkommens, geändert durch das Protokoll, gelten in der wie folgt geänderten Fassung für alle Parteien dieses Abkommens. Die Bestimmungen des Luftverkehrsabkommens, geändert durch das Protokoll, finden Anwendung auf Island und Norwegen, als ob diese Mitgliedstaaten der Europäischen Union wären, so dass Island und Norwegen aufgrund dieses Abkommens die gleichen Rechte und Pflichten erhalten wie die Mitgliedstaaten.

1. Artikel 1 Absatz 9 des Luftverkehrsabkommens, geändert durch das Protokoll, erhält folgende Fassung:

„Gebiet“: für die Vereinigten Staaten die Landgebiete (Festland und Inseln), Binnengewässer und Hoheitsgewässer unter ihrer Souveränität oder Rechtsprechung, und für die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten die Landgebiete (Festland und Inseln), Binnengewässer und Hoheitsgewässer, auf die das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum unter den in diesem Abkommen sowie etwaigen Nachfolgeinstrumenten festgelegten Bedingungen Anwendung findet, mit Ausnahme der Landgebiete und Binnengewässer unter der Souveränität oder Rechtsprechung des Fürstentums Liechtenstein; die Anwendung dieses Abkommens auf den Flughafen Gibraltar erfolgt unbeschadet der Rechtsstandpunkte des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs in der strittigen Frage der Souveränität über das Gebiet, auf dem sich der Flughafen befindet, und des fortdauernden Ausschlusses des Flughafens Gibraltar von den Luftverkehrsmaßnahmen der Europäischen Union, wie sie am 18. September 2006 zwischen den Mitgliedstaaten gelten, gemäß der am 18. September 2006 in Cordoba vereinbarten Ministererklärung zum Flughafen von Gibraltar.

2. Die Artikel 23 bis 26 des Luftverkehrsabkommens, geändert durch das Protokoll, werden auf Island und Norwegen nicht angewendet.

3. Die Artikel 9 und 10 des Protokolls werden auf Island und Norwegen nicht angewendet.

4. In Anhang 1 Abschnitt 1 des Luftverkehrsabkommens, geändert durch das Protokoll, wird Folgendes hinzugefügt:

w. Island: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Washington am 14. Juni 1995, geändert am 1. März 2002 durch Notenwechsel, geändert am 14. August 2006 und am 9. März 2007 durch Notenwechsel.

x. Königreich Norwegen: Abkommen über Luftverkehrsdienste, in Kraft gesetzt durch Notenwechsel in Washington am 6. Oktober 1945, geändert am 6. August 1954 durch Notenwechsel, geändert am 16. Juni 1995 durch Notenwechsel.

5. Der Wortlaut von Anhang 1 Abschnitt 2 des Luftverkehrsabkommens, geändert durch das Protokoll, erhält folgende Fassung:

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), v (Vereinigtes Königreich - Vereinigte Staaten) und x (Norwegen - Vereinigte Staaten) entsprechend den jeweiligen Bedingungen.

6. Der Wortlaut von Anhang 1 Abschnitt 3 des Luftverkehrsabkommens, geändert durch das Protokoll, erhält folgende Fassung:

Unbeschadet des Artikels 3 dieses Abkommens dürfen Luftfahrtunternehmen der Vereinigten Staaten 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, der Republik Malta, der Republik Polen, der Portugiesischen Republik, der Slowakischen Republik sowie in Island und im Königreich Norwegen.

7. In Anhang 2 Artikel 3 des Luftverkehrsabkommens, geändert durch das Protokoll, wird folgender Satz hinzugefügt:

Für Island und Norwegen schließt dies auch die Artikel 53, 54 und 55 des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum und die EU-Verordnungen zur Umsetzung der Artikel 101, 102 und 105 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, die in das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum aufgenommen wurden, sowie etwaige Änderungen dazu ein, ist aber nicht darauf beschränkt.

8. Artikel 21 Absatz 4 des Luftverkehrsabkommens, geändert durch das Protokoll, wird auf Island und Norwegen in dem Umfang angewendet, dass die einschlägigen Gesetze und sonstigen Vorschriften der Europäischen Union unter Beachtung etwaiger dabei festgelegter Anpassungen in das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum aufgenommen werden.

Gemeinsame Erklärung

Die Vertreter der Vereinigten Staaten, der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten sowie Islands und des Königreichs Norwegen haben bestätigt, dass der Wortlaut des Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika als erster Partei, der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten als zweiter Partei, Island als dritter Partei und dem Königreich Norwegen als vierter Partei („das Abkommen“) in anderen Sprachen zu beglaubigen ist, entweder durch einen Briefwechsel zwischen den Vereinigten Staaten, der Europäischen Kommission im Namen der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten, Island und dem Königreich Norwegen vor Unterzeichnung des Abkommens oder durch einen Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses nach Unterzeichnung des Abkommens.

Diese Gemeinsame Erklärung ist Bestandteil des Abkommens.

Für die Vereinigten Staaten von Amerika: Für die Europäische Union und ihre
Mitgliedstaaten:

XXX

XXX

Für Island:

Für das Königreich Norwegen:

XXX

XXX

ANLAGE 2

ZUSATZABKOMMEN
ZWISCHEN DER EUROPÄISCHEN UNION UND IHREN MITGLIEDSTAATEN
ALS ERSTER PARTEI,
ISLAND ALS ZWEITER PARTEI
UND DEM KÖNIGREICH NORWEGEN ALS DRITTER PARTEI
BETREFFEND DIE ANWENDUNG DES LUFTVERKEHRSABKOMMENS
ZWISCHEN
DEN VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA ALS ERSTER PARTEI, DER
EUROPÄISCHEN UNION UND IHREN MITGLIEDSTAATEN ALS ZWEITER PARTEI,
ISLAND ALS DRITTER PARTEI
UND DEM KÖNIGREICH NORWEGEN ALS VIERTER PARTEI

DAS KÖNIGREICH BELGIEN,
DIE REPUBLIK BULGARIEN,
DIE TSCHECHISCHE REPUBLIK,
DAS KÖNIGREICH DÄNEMARK,
DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND,
DIE REPUBLIK ESTLAND,
IRLAND,
DIE HELLENISCHE REPUBLIK,
DAS KÖNIGREICH SPANIEN,
DIE FRANZÖSISCHE REPUBLIK,
DIE ITALIENISCHE REPUBLIK,
DIE REPUBLIK ZYPERN,
DIE REPUBLIK LETTLAND,
DIE REPUBLIK LITAUEN,
DAS GROSSHERZOGTUM LUXEMBURG,
DIE REPUBLIK UNGARN,
DIE REPUBLIK MALTA,
DAS KÖNIGREICH DER NIEDERLANDE,
DIE REPUBLIK ÖSTERREICH,
DIE REPUBLIK POLEN,

DIE PORTUGIESISCHE REPUBLIK,

RUMÄNIEN,

DIE REPUBLIK SLOWENIEN,

DIE SLOWAKISCHE REPUBLIK,

DIE REPUBLIK FINNLAND,

DAS KÖNIGREICH SCHWEDEN,

DAS VEREINIGTE KÖNIGREICH VON GROSSBRITANNIEN UND NORDIRLAND,

Parteien des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und Mitgliedstaaten der Europäischen Union (nachstehend die „Mitgliedstaaten“),

und

DIE EUROPÄISCHE UNION

als erste Partei,

ISLAND

als zweite Partei

und

DAS KÖNIGREICH NORWEGEN (nachstehend „Norwegen“)

als dritte Partei –

IN ANBETRACHT DESSEN, dass die Europäische Kommission gemäß dem Beschluss des Rates, mit dem sie zur Aufnahme entsprechender Verhandlungen ermächtigt wurde, im Namen der Europäischen Union und der Mitgliedstaaten ein Luftverkehrsabkommen mit den Vereinigten Staaten von Amerika ausgehandelt hat,

IN ANBETRACHT DESSEN, dass das Luftverkehrsabkommen zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten (nachstehend „das Luftverkehrsabkommen“) am 2. März 2007 paraphiert wurde, am 25. April 2007 in Brüssel und am 30. April 2007 in Washington, D.C. unterzeichnet wurde und seit dem 30. März 2008 vorläufig angewendet wird,

IN ANBETRACHT DESSEN, dass das Luftverkehrsabkommen durch das Protokoll zur Änderung des Luftverkehrsabkommens zwischen Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten (nachstehend „das Protokoll“) geändert wurde, das am 2. März 2010 paraphiert und 24. Juni 2010 in Luxemburg unterzeichnet wurde,

IN ANBETRACHT DESSEN, dass Island und Norwegen, die durch das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum voll in den europäischen Luftverkehrsbinnenmarkt integriert sind, dem Luftverkehrsabkommen, geändert durch das Protokoll, durch ein Abkommen zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika als erster Partei, der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten als zweiter Partei, Island als dritter Partei und dem Königreich Norwegen als vierter Partei gleichen Datums (nachstehend „das Abkommen“) beigetreten sind, in welches das Luftverkehrsabkommen, geändert durch das Protokoll, einbezogen wird,

IN DER ERKENNTNIS, dass es notwendig ist, Verfahrensregelungen dafür festzulegen, wie gegebenenfalls nach Artikel 21 Absatz 5 des Luftverkehrsabkommens, geändert durch das Protokoll, Beschlüsse über die Durchführung von Maßnahmen zu fassen sind,

IN DER ERKENNTNIS, dass es ferner notwendig ist, Verfahrensregelungen für die Beteiligung von Island und Norwegen an dem durch Artikel 18 des durch das Protokoll geänderten Luftverkehrsabkommens eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss und an dem Schiedsverfahren nach Artikel 19 des durch das Protokoll geänderten Luftverkehrsabkommens festzulegen. Diese Verfahrensregelungen sollen die erforderliche Zusammenarbeit, den Informationsfluss und die Konsultation vor den Sitzungen des Gemeinsamen Ausschusses gewährleisten und die Anwendung bestimmter Vorschriften des Luftverkehrsabkommens, geändert durch das Protokoll, auch hinsichtlich Luft- und Flugsicherheit, Gewährung und Widerruf von Verkehrsrechten sowie staatlicher Unterstützung, sicherstellen,

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

ARTIKEL 1

Notifizierung

Sollten die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten beschließen, das Abkommen gemäß dessen Artikel 3 zu kündigen oder seine vorläufige Anwendung zu beenden oder diesbezügliche Unterrichtungen zurückzuziehen, wird die Kommission dies Island und Norwegen unverzüglich notifizieren, bevor sie die Vereinigten Staaten von Amerika auf diplomatischem Wege entsprechend unterrichtet. Island und/oder Norwegen unterrichten ihrerseits die Kommission unverzüglich und in entsprechender Weise über derartige Beschlüsse.

ARTIKEL 2

Aussetzung von Verkehrsrechten

Ein Beschluss, mit dem Luftfahrtunternehmen der anderen Partei die Durchführung zusätzlicher Flüge oder der Eintritt in neue Märkte im Rahmen des Abkommens untersagt und mit dem die Vereinigten Staaten von Amerika entsprechend unterrichtet werden, oder ein Beschluss zur Aufhebung eines solchen Beschlusses nach Artikel 21 Absatz 5 des Luftverkehrsabkommens, geändert durch das Protokoll, wird vom Rat im Namen der Europäischen Union und der Mitgliedstaaten einstimmig im Einklang mit den einschlägigen Bestimmungen des Vertrags sowie von Island und Norwegen gefasst. Der Präsident des Rates notifiziert diese Beschlüsse anschließend den Vereinigten Staaten von Amerika im Namen der Europäischen Union und der Mitgliedstaaten, Islands und Norwegens.

ARTIKEL 3

Gemischter Ausschuss

1. Die Europäische Union, die Mitgliedstaaten, Island und Norwegen werden in dem durch Artikel 18 des Luftverkehrsabkommens, geändert durch das Protokoll, eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss durch Vertreter der Kommission, der Mitgliedstaaten, Islands und Norwegens vertreten.
2. Der Standpunkt der Europäischen Union, der Mitgliedstaaten sowie Islands und Norwegens im Gemeinsamen Ausschuss wird von der Kommission vertreten; sind jedoch Bereiche betroffen, die innerhalb der EU in die ausschließliche Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fallen, wird der Standpunkt vom Vorsitz des Rates oder von der Kommission, Island und Norwegen vertreten.
3. Der von Island und Norwegen im Gemeinsamen Ausschuss zu vertretende Standpunkt in Angelegenheiten, die unter die Artikel 14 oder 20 des Luftverkehrsabkommens, geändert durch das

Protokoll, fallen, oder in Angelegenheiten, bei denen keine Annahme von Beschlüssen mit bindender Rechtswirkung erforderlich ist, wird von Island und Norwegen in Abstimmung mit der Kommission festgelegt.

4. Bei anderen Beschlüssen des Gemeinsamen Ausschusses zu Fragen, die in den Bereich von Verordnungen und Richtlinien fallen, die in das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum einbezogen sind, wird der von der Europäischen Union, den Mitgliedstaaten sowie Island und Norwegen zu vertretende Standpunkt von der Kommission im Einvernehmen mit Island und Norwegen festgelegt.

5. Bei Beschlüssen des Gemeinsamen Ausschusses zu Fragen, die nicht in den Bereich von Verordnungen und Richtlinien fallen, die in das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum einbezogen sind, wird der von Island und Norwegen zu vertretende Standpunkt von diesen beiden Ländern im Einvernehmen mit der Kommission festgelegt.

6. Die Kommission stellt durch geeignete Maßnahmen die uneingeschränkte Beteiligung Islands und Norwegens an allen Sitzungen mit den Mitgliedstaaten zu Koordinierungs-, Konsultations- oder Entscheidungsfindungszwecken und den Zugang zu den relevanten Informationen bei der Vorbereitung von Sitzungen des Gemeinsamen Ausschusses sicher.

ARTIKEL 4

Schiedsverfahren

1. Die Kommission vertritt die Europäische Union, die Mitgliedstaaten sowie Island und Norwegen bei Schiedsverfahren gemäß Artikel 19 des Luftverkehrsabkommens, geändert durch das Protokoll.

2. Die Kommission trifft bei Bedarf geeignete Maßnahmen, um die Einbeziehung von Island und Norwegen in die Vorbereitung und Koordinierung von Schiedsverfahren zu gewährleisten.

3. Beschließt der Rat gemäß Artikel 19 Absatz 7 des Luftverkehrsabkommens, geändert durch das Protokoll, die Anwendung von Vorteilen zurückzuhalten, wird dieser Beschluss Island Norwegen mitgeteilt. Island und/oder Norwegen unterrichten ihrerseits die Kommission in entsprechender Weise über derartige Beschlüsse.

4. Alle sonstigen angemessenen Maßnahmen nach Artikel 19 des Luftverkehrsabkommens, geändert durch das Protokoll, in Angelegenheiten, die innerhalb der EU in die Zuständigkeit der Union fallen, werden von der Kommission beschlossen, die hierbei von einem Sonderausschuss unterstützt wird, dem vom Rat ernannte Vertreter der Mitgliedstaaten sowie Vertreter Islands und Norwegens angehören.

ARTIKEL 5

Informationsaustausch

1. Island und Norwegen unterrichten die Kommission unverzüglich über jede nach Artikel 4 oder 5 des Luftverkehrsabkommens, geändert durch das Protokoll, getroffene Entscheidung, eine Genehmigung zugunsten eines Luftfahrtunternehmens der Vereinigten Staaten von Amerika zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen oder zu beschränken. Die Kommission unterrichtet ihrerseits Island und Norwegen unverzüglich über derartige von den Mitgliedstaaten getroffene Entscheidungen.

2. Island und Norwegen unterrichten die Kommission unverzüglich über alle Ersuchen oder Mitteilungen nach Artikel 8 des Luftverkehrsabkommens, geändert durch das Protokoll, die von ihnen ausgegangen oder bei ihnen eingegangen sind. Die Kommission unterrichtet ihrerseits Island

und Norwegen unverzüglich über derartige von den Mitgliedstaaten ausgegangene oder bei ihnen eingegangene Ersuchen oder Mitteilungen.

3. Island und Norwegen unterrichten die Kommission unverzüglich über alle Ersuchen oder Mitteilungen nach Artikel 9 des Luftverkehrsabkommens, geändert durch das Protokoll, die von ihnen ausgegangen oder bei ihnen eingegangen sind. Die Kommission unterrichtet ihrerseits Island und Norwegen unverzüglich über derartige von den Mitgliedstaaten ausgegangene oder bei ihnen eingegangene Ersuchen oder Mitteilungen.

ARTIKEL 6

Staatliche Beihilfen und staatliche Unterstützung

1. Sind Island oder Norwegen der Auffassung, dass eine von einer staatlichen Stelle im Gebiet der Vereinigten Staaten ins Auge gefasste oder gewährte Beihilfe oder Unterstützung die in Artikel 14 Absatz 2 des Luftverkehrsabkommens, geändert durch das Protokoll, genannten nachteiligen Auswirkungen auf den Wettbewerb mit sich bringt, unterrichten sie die Kommission hierüber. Sollte ein Mitgliedstaat die Kommission über einen ähnlichen Umstand unterrichtet haben, gibt die Kommission ihrerseits diese Informationen an Island und Norwegen weiter.

2. Die Kommission, Island und Norwegen können sich an die betreffende Stelle wenden oder eine Sitzung des durch Artikel 18 des Luftverkehrsabkommens, geändert durch das Protokoll, eingesetzten Gemeinsamen Ausschusses verlangen.

3. Die Kommission, Island und Norwegen unterrichten einander unverzüglich, wenn sich die Vereinigten Staaten von Amerika gemäß Artikel 14 Absatz 3 des Luftverkehrsabkommens, geändert durch das Protokoll, an sie wenden.

ARTIKEL 7

Außerkräfttreten

1. Jede Partei kann den anderen auf diplomatischem Wege jederzeit schriftlich mitteilen, dass sie dieses Zusatzabkommen kündigen oder seine vorläufige Anwendung beenden will. Dieses Zusatzabkommen oder seine vorläufige Anwendung endet um Mitternacht GMT sechs Monate nach dem Datum der schriftlichen Kündigung oder der Beendigung der vorläufigen Anwendung, es sei denn, die Kündigung wird vor dem Ende dieses Zeitraums durch Vereinbarung der Parteien wieder zurückgenommen.

2. Unbeschadet anderer Bestimmungen dieses Artikels endet bei Kündigung des Abkommens oder bei Beendigung seiner vorläufigen Anwendung gleichzeitig auch dieses Zusatzabkommen oder seine vorläufige Anwendung.

ARTIKEL 8

Vorläufige Anwendung

Vorbehaltlich des Inkrafttretens gemäß Artikel 9 kommen die Parteien in Einklang mit ihren nationalen Rechtsvorschriften überein, dieses Zusatzabkommen vorläufig anzuwenden ab dem Datum seiner Unterzeichnung oder dem in Artikel 5 des Abkommens genannten Datum der vorläufigen Anwendung, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist.

ARTIKEL 9

Inkrafttreten

Dieses Zusatzabkommen tritt in Kraft entweder a) einen Monat nach dem Datum der zuletzt eingegangenen Note im Rahmen eines diplomatischen Notenwechsels zwischen den Parteien, in der

bestätigt wird, dass alle erforderlichen Verfahren für das Inkrafttreten dieses Zusatzabkommens abgeschlossen sind, oder b) am Datum des Inkrafttretens oder der vorläufigen Anwendung des Abkommens, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist.

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

GESCHEHEN zu am2011, in dreifacher Ausfertigung in bulgarischer, tschechischer, dänischer, niederländischer, englischer, estnischer, finnischer, französischer, deutscher, griechischer, ungarischer, isländischer, irischer, italienischer, lettischer, litauischer, maltesischer, norwegischer, polnischer, portugiesischer, rumänischer, slowakischer, slowenischer, spanischer und schwedischer Sprache, wobei alle Fassungen verbindlich sind.

FÜR DAS KÖNIGREICH BELGIEN

FÜR DIE REPUBLIK BULGARIEN

FÜR DIE TSCHECHISCHE REPUBLIK

FÜR DAS KÖNIGREICH DÄNEMARK

FÜR DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

FÜR DIE REPUBLIK ESTLAND

FÜR IRLAND

FÜR DIE HELLENISCHE REPUBLIK

FÜR DAS KÖNIGREICH SPANIEN

FÜR DIE FRANZÖSISCHE REPUBLIK

FÜR DIE ITALIENISCHE REPUBLIK

FÜR DIE REPUBLIK ZYPERN

FÜR DIE REPUBLIK LETTLAND

FÜR DIE REPUBLIK LITAUEN

FÜR DAS GROSSHERZOGTUM LUXEMBURG

FÜR DIE REPUBLIK UNGARN

FÜR DIE REPUBLIK MALTA

FÜR DAS KÖNIGREICH DER NIEDERLANDE

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

FÜR DIE REPUBLIK POLEN

FÜR DIE PORTUGIESISCHE REPUBLIK

FÜR RUMÄNIEN

FÜR DIE REPUBLIK SLOWENIEN

FÜR DIE SLOWAKISCHE REPUBLIK

FÜR DIE REPUBLIK FINNLAND

FÜR DAS KÖNIGREICH SCHWEDEN

FÜR DAS VEREINIGTE KÖNIGREICH VON GROSSBRITANNIEN UND NORDIRLAND
FÜR DIE EUROPÄISCHE UNION
FÜR ISLAND
FÜR DAS KÖNIGREICH NORWEGEN