



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 21.4.2006
KOM(2006) 169 endgültig

2006/0058 (CNS)

Vorschlag für einen

**BESCHLUSS DES RATES UND DER IM RAT VEREINIGTEN VERTRETER DER
REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN DER EUROPÄISCHEN UNION**

**über die Unterzeichnung und vorläufige Anwendung des Luftverkehrsabkommens
zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und den
Vereinigten Staaten von Amerika andererseits**

Vorschlag für einen

**BESCHLUSS DES RATES UND DER IM RAT VEREINIGTEN VERTRETER DER
REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN DER EUROPÄISCHEN UNION**

**über den Abschluss des Luftverkehrsabkommens zwischen der Europäischen
Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und den Vereinigten Staaten von
Amerika andererseits**

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

1) KONTEXT DES VORSCHLAGS

- **Gründe und Ziele des Vorschlags**

Das Luftverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und den Vereinigten Staaten von Amerika andererseits wurde im Rahmen eines vom Rat im Juni 2003 erteilten Mandats ausgehandelt. Der Luftverkehr zwischen der EU und den USA funktioniert derzeit auf der Grundlage bilateraler Abkommen zwischen einzelnen Mitgliedstaaten und den USA. Diese bilateralen Abkommen enthalten Bestimmungen, die der Europäische Gerichtshof im November 2002 für unvereinbar mit dem Gemeinschaftsrecht erklärte, daher ist es unbedingt erforderlich, einen neuen Rahmen auf Gemeinschaftsebene für den Luftverkehr EU-USA zu entwickeln. Das Abkommen ist eine umfassende Ausgangsvereinbarung und sieht Verpflichtungen beider Seiten vor, innerhalb eines präzisen Zeitrahmens weiterführende Verhandlungen aufzunehmen. Das Abkommen entspricht den rechtlichen Anforderungen der Gemeinschaft und würde unmittelbare wirtschaftliche Vorteile für Fluggäste und Versender zu beiden Seiten des Atlantiks mit sich bringen.

- **Allgemeiner Kontext**

Im Verhandlungsmandat wurde als Ziel die Schaffung eines offenen Luftverkehrsraums zwischen der EU und den USA festgelegt. Dadurch würde ein einheitlicher Markt für Luftverkehrsdienste zwischen der EU und den USA geschaffen, der freie Investitionstätigkeiten gestatten und es den Luftfahrtunternehmen aus der EU und den USA ermöglichen würde, Luftverkehrsdienste ohne Beschränkungen anzubieten, auch auf dem heimischen Markt beider Vertragsparteien. Eine volle Umsetzung des Mandats würde umfangreiche Gesetzesänderungen in den Vereinigten Staaten verlangen, insbesondere die Beseitigung der bestehenden rechtlichen Restriktionen für ausländische Beteiligung an und Kontrolle von US-Luftfahrtunternehmen und für Kabotage. Diese Fragen sind in den USA nach wie vor politisch höchst sensibel. Daher räumt das Mandat ausdrücklich die Möglichkeit ein, das Abkommen schrittweise umzusetzen, verlangt aber Mechanismen, die konkrete Fortschritte gewährleisten.

Die EU akzeptierte bei den Verhandlungen, dass Kabotage im Rahmen der Ausgangsvereinbarung noch nicht möglich ist, machte jedoch gegenüber den USA deutlich, dass dies für die EU nur annehmbar sein würde, wenn wirkliche Fortschritte in Richtung eines Abbaus der Beschränkungen für Beteiligungen an und Kontrolle von US-Luftfahrtunternehmen erkennbar sind. Am 2. November 2005 veröffentlichte das amerikanische Verkehrsministerium (DOT) einen Regelungsvorschlag (Notice of Proposed Rulemaking - NPRM) zur Änderung der Anforderung, dass US-Luftfahrtunternehmen sich unter der „tatsächlichen Kontrolle“ von US-Bürgern befinden müssen, um Möglichkeiten für ausländische Bürger zu schaffen, in US-Luftfahrtunternehmen zu investieren und sich an ihrer Führung zu beteiligen.

Aufgrund der Verhandlungsrichtlinien des Mandats wurde der Wortlaut des Abkommens mit den Vereinigten Staaten von Amerika von der Kommission bei der

abschließenden Verhandlungsrunde am 18. November 2005 fertig gestellt. Beim Abschluss der Arbeiten am Text des Abkommens erklärte die EU, dass bei einer Entscheidung der Europäischen Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten über die Annahme des Abkommens die Ergebnisse des NPRM-Prozesses in Form der endgültigen Regelung ausschlaggebend sein werden. Die Annahme des Ratsbeschlusses hängt daher davon ab, ob zuvor das amerikanische Verkehrsministerium eine endgültige Regelung verabschiedet hat, die vom Rat als klare, sinnvolle und nachhaltige Änderung der US-Politik in diesem Bereich gewertet werden kann. Wird die endgültige Regelung des US-Verkehrsministeriums rechtzeitig veröffentlicht und fällt die Bewertung des Rates positiv aus, kann die Unterzeichnung des Abkommens in der ersten Jahreshälfte 2006 erfolgen.

- **Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

Die Bestimmungen des Abkommens ersetzen die 20 bestehenden bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen Mitgliedstaaten und den Vereinigten Staaten.

- **Vereinbarkeit mit den anderen Politikbereichen und Zielen der Union**

Der Abschluss eines Luftverkehrsabkommens mit den Vereinigten Staaten hat für die EU seit langem Priorität und ist eine zentrale Komponente bei der Entwicklung ihrer Luftfahrtaußenpolitik, wie in der Mitteilung der Kommission KOM(2005) 79 endg. (Weiterentwicklung der Luftfahrtaußenpolitik der Gemeinschaft) vorgesehen. Das Abkommen folgt auch dem grundlegenden Ziel der gemeinschaftlichen Luftfahrtaußenpolitik, bestehende bilaterale Luftverkehrsabkommen mit dem Gemeinschaftsrecht in Übereinstimmung zu bringen.

2) ANHÖRUNG VON INTERESSIERTEN KREISEN UND FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Anhörung von interessierten Kreisen**

Anhörungsverfahren, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

Während des gesamten Verhandlungsprozesses führte die Kommission ausführliche Konsultationen mit den interessierten Kreisen, insbesondere im Rahmen regelmäßiger Sitzungen des beratenden Forums mit Vertretern der Luftfahrtunternehmen, Flughäfen und Gewerkschaften.

Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Mit dem beratenden Forum wurden über 10 Sitzungen durchgeführt, bei denen alle Elemente der Verhandlungen ausführlich erörtert wurden. Alle Bemerkungen der interessierten Kreise wurden bei der Ausarbeitung der Verhandlungsposition der Gemeinschaft gebührend berücksichtigt.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Externes Expertenwissen war nicht erforderlich.

- **Folgenabschätzung**

Das Abkommen ist ein entscheidender erster Schritt auf dem Weg zu dem Hauptziel der EU, d.h. der Schaffung eines offenen Luftverkehrsraums zwischen der EU und den USA. Laut einem Bericht, der 2002 von amerikanischen Beratern (the Brattle Group) ausgearbeitet wurde, sind von einem offenen Luftverkehrsraum zwischen der EU und den USA zusätzliche 17 Millionen Fluggäste jährlich, Verbrauchervorteile in einer Größenordnung von mindestens 5 Mrd. € jährlich und positive Effekte für die Beschäftigung auf beiden Seiten des Atlantiks zu erwarten.

Durch das Abkommen wird ein Gemeinsamer Ausschuss eingerichtet, der für die Prüfung der Anwendung des Abkommens und seiner Auswirkungen zuständig sein wird.

3) RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

- **Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme**

Das Abkommen ist eine umfassende Ausgangsvereinbarung und wird die bestehenden bilateralen Abkommen der Mitgliedstaaten mit den Vereinigten Staaten ersetzen. Durch das Abkommen werden alle bestehenden Beschränkungen der Rechte sowohl von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft als auch der Vereinigten Staaten für den Betrieb von Luftverkehrsdiensten zwischen Punkten in der Europäischen Gemeinschaft und Punkten in den Vereinigten Staaten beseitigt. Diesbezüglich werden durch das Abkommen auch Hemmnisse für Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft beseitigt, ihr Niederlassungsrecht innerhalb der Gemeinschaft und das Recht auf diskriminierungsfreien Marktzugang im Hinblick auf die Bereitstellung von Luftverkehrsdiensten nach den und von den Vereinigten Staaten wahrzunehmen, die Gegenstand der Urteile des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften in den Rechtssachen C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 und C-476/98 waren.

- **Rechtsgrundlage**

Artikel 80 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 300 Absatz 2 Unterabsatz 1 erster Satz und Artikel 300 Absatz 3 Unterabsatz 1.

- **Subsidiaritätsprinzip**

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt.

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

Das Abkommen enthält neue Regelungen auf Gemeinschaftsebene für die Bereitstellung transatlantischer Luftverkehrsdienste, die die bestehenden Regelungen durch einzelne Mitgliedstaaten ersetzen. Das Abkommen schafft für alle Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft unmittelbar einheitliche Bedingungen für den Marktzugang und legt einen neuen Rahmen für die Regulierungszusammenarbeit zwischen der Europäischen Gemeinschaft und den Vereinigten Staaten in Bereichen von zentraler Bedeutung für einen sicheren und effizienten Betrieb des transatlantischen Luftverkehrs fest. Insbesondere ist eine engere Zusammenarbeit in Fragen der Flug- und der Luftsicherheit vorgesehen. Ferner werden neue Regelungen

eingeführt für die Zusammenarbeit zwischen den Wettbewerbsbehörden beider Seiten hinsichtlich der Anwendung ihrer jeweiligen Wettbewerbsvorschriften auf den internationalen Luftverkehr in Belangen des transatlantischen Marktes. Diese Regelungen können nur auf Gemeinschaftsebene umgesetzt werden, da sie eine Reihe von Bereichen in ausschließlicher Zuständigkeit der Gemeinschaft betreffen.

Die Ziele des Vorschlags können aus folgendem Grund (aus folgenden Gründen) besser durch Maßnahmen der Gemeinschaft erreicht werden:

Das Abkommen ermöglicht die gleichzeitige Ausweitung seiner Bestimmungen auf die 25 Mitgliedstaaten, die diskriminierungsfreie Anwendung der gleichen Vorschriften und den Zugang zu Vorteilen für alle Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ohne Ansehen ihrer Nationalität. Diese Unternehmen können ihren Betrieb nun von jedem Punkt in der Europäischen Union nach jedem Punkt in den Vereinigten Staaten frei durchführen.

Die Beseitigung aller Beschränkungen für den Marktzugang zwischen der EU und den Vereinigten Staaten wird nicht nur neue Marktteilnehmer anziehen und Möglichkeiten schaffen, zu schwach bediente Flughäfen anzufliegen, sondern auch Konsolidierungen zwischen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft erleichtern.

Das Abkommen sichert allen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft den Zugang zu kommerziellen Möglichkeiten, z.B. der Bereitstellung von Luftfahrzeugen mit Besatzung für US-Luftfahrtunternehmen, die bisher von keinem Mitgliedstaat in Einzelverhandlungen erreicht werden konnte. Ein Hauptziel des Mandats ist die Schaffung einheitlicher Rahmenbedingungen für alle Luftfahrtunternehmen der EU und der USA – dies erfordert eine starke Regulierungszusammenarbeit, die nur auf Ebene der Gemeinschaft geleistet werden kann.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip in Einklang.

- **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag entspricht aus folgendem Grund (aus folgenden Gründen) dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Es wird ein Gemeinsamer Ausschuss eingerichtet, um Fragen der Anwendung des Abkommens erörtern zu können. Der Gemeinsame Ausschuss wird den Austausch von Sachverständigen bei neuen Initiativen und Entwicklungen im Bereich Gesetzgebung und Regulierung unterstützen und potenzielle Bereiche für eine Weiterentwicklung des Abkommens untersuchen. Dem Gemeinsamen Ausschuss gehören Vertreter der Kommission und der Mitgliedstaaten an.

Die Mitgliedstaaten werden weiterhin die traditionellen Verwaltungsaufgaben erfüllen, die ihnen im internationalen Luftverkehr zufallen, jedoch nach einheitlich angewendeten gemeinsamen Regeln.

- **Wahl des Instruments**

Vorgeschlagene Instrumente: Sonstige

Andere Instrumente wären aus folgendem Grund (aus folgenden Gründen) nicht angemessen:

Die Luftfahrtaußenbeziehungen können allein durch internationale Übereinkünfte geregelt werden.

4) AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Gemeinschaftshaushalt.

Vorschlag für einen

**BESCHLUSS DES RATES UND DER IM RAT VEREINIGTEN VERTRETER DER
REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN DER EUROPÄISCHEN UNION**

**über die Unterzeichnung und vorläufige Anwendung des Luftverkehrsabkommens
zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und den
Vereinigten Staaten von Amerika andererseits**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION UND DIE IM RAT VEREINIGTEN
VERTRETER DER REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN DER EUROPÄISCHEN
UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf
Artikel 80 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 300 Absatz 2 Unterabsatz 1 erster Satz,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Kommission hat im Namen der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten ein Luftverkehrsabkommen mit den Vereinigten Staaten von Amerika ausgehandelt (nachstehend: das „Abkommen“).
- (2) Das Abkommen wurde am ... paraphiert.
- (3) Das Abkommen sollte vorbehaltlich des Abschlusses zu einem späteren Zeitpunkt von der Gemeinschaft und den Mitgliedstaaten unterzeichnet und vorläufig angewendet werden.
- (4) Das Recht der Vereinigten Staaten verlangt derzeit unter anderem, dass sich Luftfahrtunternehmen unter der „tatsächlichen Kontrolle“ von US-Bürgern befinden, um ihre Zulassung als Luftfahrtunternehmen der USA zu erhalten. Diese Anforderung wurde vom Verkehrsministerium der USA in einer allgemeinen politischen Erklärung im Code of Federal Regulations, Part 399.88 of Title 14 (nachstehend „CFR 14 Part 399.88“) ausgelegt.
- (5) Das Abkommen basiert auf der Annahme, dass die Vereinigten Staaten die Auslegung der vom Verkehrsministerium in CFR 14 Part 399.88 formulierten Anforderung der „tatsächlichen Kontrolle“ in einer Weise anwenden, die Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten, die in ein Luftfahrtunternehmen der Vereinigten Staaten investiert haben, die Möglichkeit einer angemessenen Einflussnahme auf den kommerziellen Betrieb eines solchen Luftfahrtunternehmens gibt. Wenn daher die Luftfahrtbehörden oder die Gerichte der Vereinigten Staaten CFR 14 Part 399.88 nicht in dieser Weise auslegen oder wenn diese Bestimmung geändert, zurückgenommen, widerrufen oder für ungültig erklärt wird, es sei denn, sie wird durch eine andere Bestimmung ersetzt, durch die Investoren der Gemeinschaft nicht ungünstiger gestellt sind, sollten die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten die vorläufige Anwendung des Abkommens aussetzen.

- (6) Es ist notwendig, verfahrenstechnische Regelungen für Entscheidungen über die Art und Weise zu treffen, in der – sollte dies notwendig werden – die vorläufige Anwendung des Abkommens auszusetzen ist. Ferner müssen verfahrenstechnische Regelungen für die Beteiligung der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten an dem laut Artikel 17 des Abkommens eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss und am Streitbeilegungsverfahren gemäß Artikel 18 des Abkommens sowie für die Anwendung bestimmter Vorschriften des Abkommens hinsichtlich Flug- und Luftsicherheit, Verkehrsrechten und staatlicher Unterstützung getroffen werden -

BESCHLIESSEN:

Artikel 1 (Unterzeichnung)

Der Präsident des Rates wird ermächtigt, die Person zu bestellen, die befugt ist, das Luftverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und den Vereinigten Staaten von Amerika andererseits vorbehaltlich des Abschlusses zu einem späteren Zeitpunkt im Namen der Europäischen Gemeinschaft zu unterzeichnen. Der Wortlaut des Abkommens ist diesem Beschluss beigelegt.

Artikel 2 (vorläufige Anwendung)

1. Bis zu seinem Inkrafttreten wird das Abkommen von der Gemeinschaft und den Mitgliedstaaten ab [...] vorläufig angewendet.
2. Ein Beschluss über die Beendigung der vorläufigen Anwendung des Abkommens und eine entsprechende Unterrichtung der Vereinigten Staaten gemäß Artikel 24 Absatz 2 des Abkommens sowie ein Beschluss über die Zurückziehung einer solchen Unterrichtung wird vom Rat im Namen der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten einstimmig auf Vorschlag der Kommission gefasst.
3. Stellt der Rat nach dem in Absatz 2 festgelegten Verfahren fest, dass
 - a) CFR 14 Part 399.88 oder eine Nachfolgebestimmung von den Luftfahrtbehörden oder den Gerichten der Vereinigten Staaten in einer Weise ausgelegt oder angewendet wird, die Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten, die in ein Luftfahrtunternehmen der Vereinigten Staaten investiert haben, nicht die Möglichkeit einer angemessenen Einflussnahme auf den kommerziellen Betrieb eines solchen Luftfahrtunternehmens gibt, ausgenommen Angelegenheiten betreffend Flug- und Luftsicherheit und Civil Reserve Air Fleet-Verpflichtungen oder
 - b) CFR 14 Part 399.88 oder eine Nachfolgebestimmung in einer Weise geändert wird, durch die Staatsangehörige der Mitgliedstaaten, die in ein Luftfahrtunternehmen der Vereinigten Staaten investiert haben, ungünstiger gestellt werden als durch CFR 14 Part 399.88 oder
 - c) CFR 14 Part 399.88 oder eine Nachfolgebestimmung zurückgenommen, widerrufen oder für ungültig erklärt wird, es sei denn, sie wird durch eine andere Bestimmung ersetzt, durch die Staatsangehörige der Mitgliedstaaten,

die in ein Luftfahrtunternehmen der Vereinigten Staaten investiert haben, nicht ungünstiger gestellt werden als durch CFR 14 Part 399.88

macht er die in Artikel 24 Absatz 2 des Abkommens vorgesehene Mitteilung.

Artikel 3 (Gemeinsamer Ausschuss)

1. Die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten werden in dem durch Artikel 17 des Abkommens eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss durch die Kommission, unterstützt von Vertretern der Mitgliedsstaaten, vertreten.
2. Der von der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten innerhalb des Gemeinsamen Ausschusses zu vertretende Standpunkt in Bezug auf Fragen im Rahmen von Artikel 17 oder 19 des Abkommens oder auf Fragen, die nicht die Annahme von Beschlüssen mit bindender Rechtswirkung benötigen, werden von der Kommission festgelegt. Zu allen anderen Fragen wird der Standpunkt der Gemeinschaft und ihrer Mitgliedsstaaten auf Vorschlag der Kommission durch Beschluss des Rates mit qualifizierter Mehrheit beschlossen.

Artikel 4 (Streitbeilegung)

1. Die Kommission vertritt die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten bei Streitbeilegungsverfahren gemäß Artikel 18 des Abkommens.
2. Die Aussetzung der Anwendung von nach Artikel 18 Absatz 7 des Abkommens eingeräumten Vorteilen wird auf Vorschlag der Kommission durch Beschluss des Rates festgelegt. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit
3. Alle sonstigen angemessenen Maßnahmen aufgrund von Artikel 18 des Abkommens werden von der Kommission beschlossen, die hierbei von einem besonderen Ausschuss aus vom Rat ernannten Vertretern der Mitgliedstaaten unterstützt wird.

Artikel 5 (Verkehrsrechte)

1. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission vorab über etwaige Entscheidungen, die sie aufgrund von Artikel 4 oder 5 des Abkommens zu treffen gedenken.
2. Kommt die Kommission zu einem beliebigen Zeitpunkt zu dem Schluss, dass ein Mitgliedstaat eine Entscheidung aufgrund von Artikel 4 oder 5 des Abkommens gefasst hat oder zu fassen gedenkt, die mit dem Abkommen nicht vereinbar ist, so fordert sie den betreffenden Mitgliedstaat in einer Entscheidung auf, geeignete Maßnahmen zu treffen, um die Bestimmungen des Abkommens einzuhalten. Die Kommission unterrichtet den Rat und die übrigen Mitgliedstaaten über eine solche Entscheidung. Jeder Mitgliedstaat kann binnen 10 Werktagen nach Bekanntgabe der Entscheidung den Rat mit der Entscheidung der Kommission befassen. Der Rat kann innerhalb von einem Monat nach seiner Befassung eine andere Entscheidung treffen. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit.

Artikel 6 (Flugsicherheit)

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission unverzüglich über alle Ersuchen oder Mitteilungen aufgrund von Artikel 7 des Abkommens, die von ihnen ausgegangen oder bei ihnen eingegangen sind.

Artikel 7 (Luftsicherheit)

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission unverzüglich über alle Ersuchen oder Mitteilungen aufgrund von Artikel 8 des Abkommens, die von ihnen ausgegangen oder bei ihnen eingegangen sind.

Artikel 8 (staatliche Beihilfen und Unterstützung)

1. Ist ein Mitgliedstaat der Auffassung, dass eine von einer staatlichen Stelle im Gebiet der Vereinigten Staaten ins Auge gefasste oder gewährte Beihilfe oder Unterstützung die in Artikel 13 Absatz 2 des Abkommens genannten nachteiligen Auswirkungen auf den Wettbewerb mit sich bringt, kann er die Kommission darüber unterrichten, die sich an die betreffende Stelle wenden oder eine Sitzung des durch Artikel 17 des Abkommens eingesetzten Gemeinsamen Ausschusses verlangen kann.
2. Die Mitgliedstaaten setzen unmittelbar die Kommission in Kenntnis, wenn sie von den Vereinigten Staaten im Rahmen von Artikel 13 Absatz 3 angesprochen werden.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

Vorschlag für einen

**BESCHLUSS DES RATES UND DER IM RAT VEREINIGTEN VERTRETER DER
REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN DER EUROPÄISCHEN UNION**

**über den Abschluss des Luftverkehrsabkommens zwischen der Europäischen
Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und den Vereinigten Staaten von
Amerika andererseits**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION UND DIE IM RAT VEREINIGTEN
VERTRETER DER REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN DER EUROPÄISCHEN
UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf
Artikel 80 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 300 Absatz 2 Unterabsatz 1 erster Satz, sowie
Artikel 300 Absatz 3 Unterabsatz 1,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments¹,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Kommission hat im Namen der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten ein
Luftverkehrsabkommen mit den Vereinigten Staaten von Amerika ausgehandelt
(nachstehend: das „Abkommen“).
- (2) Das Abkommen wurde am ... unterzeichnet.
- (3) Das Abkommen sollte von der Gemeinschaft und den Mitgliedstaaten genehmigt
werden.
- (4) Das Recht der Vereinigten Staaten verlangt derzeit unter anderem, dass sich
Luftfahrtunternehmen unter der „tatsächlichen Kontrolle“ von US-Bürgern befinden,
um ihre Zulassung als Luftfahrtunternehmen der USA zu erhalten. Diese Anforderung
wurde vom Verkehrsministerium der USA in einer allgemeinen politischen Erklärung
im Code of Federal Regulations, Part 399.88 of Title 14 (nachstehend „CFR 14 Part
399.88“) ausgelegt.
- (5) Das Abkommen basiert auf der Annahme, dass die Vereinigten Staaten die Auslegung
der vom Verkehrsministerium in CFR 14 Part 399.88 formulierten Anforderung der
„tatsächlichen Kontrolle“ in einer Weise anwenden, die Staatsangehörigen der
Mitgliedstaaten, die in ein Luftfahrtunternehmen der Vereinigten Staaten investiert
haben, die Möglichkeit einer angemessenen Einflussnahme auf den kommerziellen
Betrieb eines solchen Luftfahrtunternehmens gibt. Wenn daher die Luftfahrtbehörden

¹ ABl. C ...

oder die Gerichte der Vereinigten Staaten CFR 14 Part 399.88 nicht in dieser Weise auslegen oder wenn diese Bestimmung geändert, zurückgenommen, widerrufen oder für ungültig erklärt wird, es sei denn, sie wird durch eine andere Bestimmung ersetzt, durch die Investoren der Gemeinschaft nicht ungünstiger gestellt sind, sollten die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten die vorläufige Anwendung des Abkommen aussetzen.

- (6) Es ist notwendig, verfahrenstechnische Vorkehrungen für Entscheidungen über die Art und Weise zu treffen, in der – sollte dies notwendig werden – das Abkommen zu beenden ist. Ferner müssen verfahrenstechnische Regelungen für die Beteiligung der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten an dem laut Artikel 17 des Abkommens eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss und am Streitbeilegungsverfahren gemäß Artikel 18 des Abkommens sowie für die Anwendung bestimmter Vorschriften des Abkommens hinsichtlich Flug- und Luftsicherheit, Verkehrsrechten und staatlicher Unterstützung getroffen werden -

BESCHLIESSEN:

Artikel 1 (Genehmigung)

1. Das Luftverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und den Vereinigten Staaten von Amerika andererseits wird hiermit im Namen der Gemeinschaft genehmigt. Der Wortlaut des Abkommens ist diesem Beschluss beigelegt.
2. Nach Abschluss seiner internen Verfahren für das Inkrafttreten des Abkommens übermittelt jeder Mitgliedstaat dem Sekretariat des Rates die in Artikel 25 des Abkommens vorgesehene diplomatische Note.
3. Der Präsident des Rates wird hiermit ermächtigt, die Person zu bestellen, die befugt ist, den Vereinigten Staaten die in Artikel 25 des Abkommens vorgesehenen diplomatischen Noten im Namen der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten zu übermitteln.

Artikel 2 (Beendigung)

1. Ein Beschluss über die Beendigung des Abkommens und eine entsprechende Unterrichtung der Vereinigten Staaten gemäß Artikel 22 des Abkommens sowie ein Beschluss über die Zurückziehung einer solchen Unterrichtung wird vom Rat im Namen der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten einstimmig auf Vorschlag der Kommission gefasst.
2. Stellt der Rat nach dem in Absatz 2 festgelegten Verfahren fest, dass
 - a) CFR 14 Part 399.88 oder eine Nachfolgebestimmung von den Luftfahrtbehörden oder den Gerichten der Vereinigten Staaten in einer Weise ausgelegt oder angewendet wird, die Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten, die in ein Luftfahrtunternehmen der Vereinigten Staaten investiert haben, nicht die Möglichkeit einer angemessenen Einflussnahme auf den kommerziellen Betrieb eines solchen Luftfahrtunternehmens gibt, ausgenommen

Angelegenheiten betreffend Flug- und Luftsicherheit und Civil Reserve Air Fleet-Verpflichtungen oder

- b) CFR 14 Part 399.88 oder eine Nachfolgebestimmung in einer Weise geändert wird, durch die Staatsangehörige der Mitgliedstaaten, die in ein Luftfahrtunternehmen der Vereinigten Staaten investiert haben, ungünstiger gestellt werden als durch CFR 14 Part 399.88 oder
- c) CFR 14 Part 399.88 oder eine Nachfolgebestimmung zurückgenommen, widerrufen oder für ungültig erklärt wird, es sei denn, sie wird durch eine andere Bestimmung ersetzt, durch die Staatsangehörige der Mitgliedstaaten, die in ein Luftfahrtunternehmen der Vereinigten Staaten investiert haben, nicht ungünstiger gestellt werden als durch CFR 14 Part 399.88

macht er die in Artikel 22 des Abkommens vorgesehene Mitteilung.

Artikel 3 (Gemeinsamer Ausschuss)

- 1. Die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten werden in dem durch Artikel 17 des Abkommens eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss durch die Kommission, unterstützt von Vertretern der Mitgliedsstaaten, vertreten.
- 2. Der von der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten innerhalb des Gemeinsamen Ausschusses zu vertretende Standpunkt in Bezug auf Fragen im Rahmen von Artikel 17 oder 19 des Abkommens oder auf Fragen, die nicht die Annahme von Beschlüssen mit bindender Rechtswirkung benötigen, werden von der Kommission festgelegt. Zu allen anderen Fragen wird der Standpunkt der Gemeinschaft und ihrer Mitgliedsstaaten auf Vorschlag der Kommission durch Beschluss des Rates mit qualifizierter Mehrheit beschlossen.

Artikel 4 (Streitbeilegung)

- 1. Die Kommission vertritt die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten bei Streitbeilegungsverfahren gemäß Artikel 18 des Abkommens.
- 2. Die Aussetzung der Anwendung von nach Artikel 18 Absatz 7 des Abkommens eingeräumten Vorteilen wird auf Vorschlag der Kommission durch Beschluss des Rates festgelegt. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit
- 3. Alle sonstigen angemessenen Maßnahmen aufgrund von Artikel 18 des Abkommens werden von der Kommission beschlossen, die hierbei von einem besonderen Ausschuss aus vom Rat ernannten Vertretern der Mitgliedstaaten unterstützt wird.

Artikel 5 (Verkehrsrechte)

- 1. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission vorab über etwaige Entscheidungen, die sie aufgrund von Artikel 4 oder 5 des Abkommens zu treffen gedenken.

2. Kommt die Kommission zu einem beliebigen Zeitpunkt zu dem Schluss, dass ein Mitgliedstaat eine Entscheidung aufgrund von Artikel 4 oder 5 des Abkommens gefasst hat oder zu fassen gedenkt, die mit dem Abkommen nicht vereinbar ist, so fordert sie den betreffenden Mitgliedstaat in einer Entscheidung auf, geeignete Maßnahmen zu treffen, um die Bestimmungen des Abkommens einzuhalten. Die Kommission unterrichtet den Rat und die übrigen Mitgliedstaaten über eine solche Entscheidung. Jeder Mitgliedstaat kann binnen 10 Werktagen nach Bekanntgabe der Entscheidung den Rat mit der Entscheidung der Kommission befassen. Der Rat kann innerhalb von einem Monat nach seiner Befassung eine andere Entscheidung treffen. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit.

Artikel 6 (Flugsicherheit)

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission unverzüglich über alle Ersuchen oder Mitteilungen aufgrund von Artikel 7 des Abkommens, die von ihnen ausgegangen oder bei ihnen eingegangen sind.

Artikel 7 (Luftsicherheit)

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission unverzüglich über alle Ersuchen oder Mitteilungen aufgrund von Artikel 8 des Abkommens, die von ihnen ausgegangen oder bei ihnen eingegangen sind.

Artikel 8 (staatliche Beihilfen und Unterstützung)

1. Ist ein Mitgliedstaat der Auffassung, dass eine von einer staatlichen Stelle im Gebiet der Vereinigten Staaten ins Auge gefasste oder gewährte Beihilfe oder Unterstützung die in Artikel 13 Absatz 2 des Abkommens genannten nachteiligen Auswirkungen auf den Wettbewerb mit sich bringt, kann er die Kommission darüber unterrichten, die sich an die betreffende Stelle wenden oder eine Sitzung des durch Artikel 17 des Abkommens eingesetzten Gemeinsamen Ausschusses verlangen kann.
2. Die Mitgliedstaaten setzen unmittelbar die Kommission in Kenntnis, wenn sie von den Vereinigten Staaten im Rahmen von Artikel 13 Absatz 3 angesprochen werden.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

ANHANG

LUFTVERKEHRSABKOMMEN

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

DER REPUBLIK ÖSTERREICH,
DAS KÖNIGREICH BELGIEN,
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,
DIE REPUBLIK MALTA,
DAS KÖNIGREICH DER NIEDERLANDE,
DIE REPUBLIK POLEN,
DIE PORTUGIESISCHE REPUBLIK,
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“ genannt,

und die EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT andererseits,

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

von dem Wunsche geleitet, die Vorteile eines liberal gefassten Abkommens allen Bereichen der Luftverkehrsbranche, auch den Beschäftigten der Luftfahrtunternehmen, zugänglich zu machen,

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

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

haben Folgendes vereinbart:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit nichts anderes bestimmt ist:

1. „Abkommen“: das vorliegende Abkommen, seine Anhänge sowie alle diesbezüglichen Änderungen,
2. „Luftverkehr“: die gewerbliche Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post mit Luftfahrzeugen, entweder getrennt oder zusammen,
3. „ICAO-Abkommen“: Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegt, sowie
 - a. alle Änderungen, die gemäß Artikel 94(a) des ICAO-Abkommens in Kraft getreten sind und sowohl von den Vereinigten Staaten als auch dem jeweiligen Mitgliedstaat oder den jeweiligen Mitgliedstaaten ratifiziert wurden, sowie
 - b. alle Anhänge oder diesbezügliche Änderungen, die gemäß Artikel 90 des ICAO-Abkommens angenommen wurden, soweit diese zu einem bestimmten Zeitpunkt sowohl für die Vereinigten Staaten als auch den jeweils betroffenen Mitgliedstaat oder die jeweils betroffenen Mitgliedstaaten gelten,
4. „Vollkosten“: Kosten für die Erbringung einer Dienstleistung zuzüglich einer angemessenen Gebühr für Verwaltungsgemeinkosten,
5. „Internationaler Luftverkehr“: Luftverkehr, der durch den Luftraum über dem Gebiet von mehr als einem Staat führt,
6. „Vertragspartei“: 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 Beförderung zu Lande oder zur See in Verbindung mit der Beförderung im internationalen Luftverkehr, die von den Luftfahrtunternehmen einschließlich ihrer Agenten erhoben werden, sowie die Bedingungen für die Bereitstellung solcher Tarife, Frachtraten oder Gebühren,
8. „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“: Landung für andere Zwecke als zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Gepäck, Fracht und/oder Post im Luftverkehr,
9. „Gebiet“: für die Vereinigten Staaten die Landgebiete (Festland und Inseln), Binnengewässer und Hoheitsgewässer unter ihrer Souveränität oder Rechtsprechung, und für die Europäische Gemeinschaft und ihre 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 Übereinkommens auf den Flughafen Gibraltar erfolgt unbeschadet der Rechtsstandpunkte des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs in der strittigen Frage der Souveränität über das Hoheitsgebiet, auf dem sich der Flughafen befindet; die Anwendung dieses Übereinkommens auf den Flughafen Gibraltar wird bis zur Anwendung der Regelung ausgesetzt, die in der gemeinsamen Erklärung der Minister für auswärtige Angelegenheiten des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs vom 2. Dezember 1987 enthalten ist, und

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

Artikel 2

Gewährung von Gelegenheit in billiger und gleicher Weise

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 einen 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 Gebiet ohne Landung zu überfliegen,
 - b. das Recht, in ihrem Gebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen,
 - c. das Recht, internationalen Luftverkehr zwischen Punkten auf folgenden Strecken durchzuführen:
 - i. Luftfahrtunternehmen der Vereinigten Staaten (nachstehend: „US-Luftfahrtunternehmen“): von Punkten außerhalb der Vereinigten Staaten über die Vereinigten Staaten und über Zwischenpunkte nach einem Punkt oder Punkten in einem oder mehreren Mitgliedstaaten und darüber hinaus, und für Nurfracht-Dienste zwischen allen Mitgliedstaaten nach einem oder mehreren Punkten (einschließlich in anderen Mitgliedstaaten),
 - ii. Luftfahrtunternehmen der Europäischen Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten (nachstehend: „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft“): von Punkten außerhalb der Mitgliedstaaten über die Mitgliedstaaten und Zwischenpunkte nach einem oder mehreren Punkten

in den Vereinigten Staaten und darüber hinaus, und für Nurfracht-Dienste zwischen den Vereinigten Staaten und einem oder mehreren Punkten, 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 einem Luftfahrzeug kombinieren,

hierbei gelten keine Richtungs- 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 von Absatz 1 dieses Artikels gelten unter der Voraussetzung, dass, Nurfracht-Dienste ausgenommen, die Beförderung Teil eines Dienstes ist, mit dem die Vereinigten Staaten durch US-Luftfahrtunternehmen bedient werden, oder Teil eines Dienstes, mit dem ein Mitgliedstaat durch Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft bedient wird.

4. Jede Vertragspartei lässt es zu, dass jedes Luftfahrtunternehmen die Frequenz und Kapazität des von ihr angebotenen internationalen Luftverkehrs auf Grund marktbezogener kommerzieller Überlegungen festlegt. In Übereinstimmung mit diesem Recht begrenzt keine Vertragspartei einseitig den Umfang des Verkehrs, die Frequenz oder Regelmäßigkeit des Dienstes oder den Typ bzw. die Typen der von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge oder verlangt die Einreichung von Flugplänen, Charterflugprogrammen oder Betriebsplänen von Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Vertragspartei,

abgesehen von Fällen, in denen dies aus zollrechtlichen, technischen, betrieblichen oder Umweltschutzgründen (in Übereinstimmung mit Artikel 14) erforderlich sein kann, 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 Typ oder Zahl der eingesetzten Luftfahrzeuge, soweit dieser Verkehr, Nurfracht-Dienste ausgenommen, Teil eines Dienstes ist, der im Falle von US-Luftfahrtunternehmen für die Vereinigten Staaten angeboten wird und im Falle von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft für einen Mitgliedstaat.
6. Aus diesem Abkommen können nicht abgeleitet werden:
 - a. für US-Luftfahrtunternehmen das Recht, im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates Fluggäste, Gepäck, Fracht oder Post an Bord zu nehmen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein anderer Punkt im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaates ist,
 - b. für Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft das Recht, im Hoheitsgebiet der Vereinigten Staaten Fluggäste, Gepäck, Fracht oder Post an Bord zu nehmen, die ausgleichsweise befördert werden und deren Ziel ein anderer Punkt im Hoheitsgebiet der Vereinigten Staaten ist.

Artikel 4

Genehmigung

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

- a. bei US-Luftfahrtunternehmen die substanziellen Eigentumsanteile und wirksame Kontrolle des Luftfahrtunternehmens in den Vereinigten Staaten, bei US-Staatsangehörigen oder beiden liegen,
- b. bei Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft die substanziellen Eigentumsanteile und wirksame Kontrolle des Luftfahrtunternehmens in einem Mitgliedstaat bzw. in Mitgliedstaaten, ihren Staatsangehörigen oder beiden liegen,
- c. das Luftfahrtunternehmen qualifiziert ist, die Bedingungen gemäß den Gesetzen und sonstigen Vorschriften zu erfüllen, die von der Vertragspartei, die den Antrag oder die Anträge prüft, in der Regel auf den internationalen Luftverkehr angewendet werden, und
- d. die Bestimmungen in Artikel 7 (Flugsicherheit) und Artikel 8 (Luftsicherheit) eingehalten und angewendet werden.

Artikel 5

Widerrufung 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. bei US-Luftfahrtunternehmen die substanziellen Eigentumsanteile und wirksame Kontrolle des Luftfahrtunternehmens nicht in den Vereinigten Staaten, bei US-Staatsangehörigen oder beiden liegen,
 - b. bei Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft die substanziellen Eigentumsanteile und effektive Kontrolle des Luftfahrtunternehmens nicht in einem Mitgliedstaat bzw. in Mitgliedstaaten, ihren Staatsangehörigen oder beiden liegen oder
 - c. das betreffende Luftfahrtunternehmen die in Artikel 6 (Anwendung von Rechtsvorschriften) dieses Abkommens genannten Gesetze und sonstigen Vorschriften nicht eingehalten hat.
2. Sofern nicht zur Vermeidung von weiteren Verstößen gegen Unterabsatz 1c dieses Artikels 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 7 (Flugsicherheit) oder Artikel 8 (Luftsicherheit) vorzuenthalten, zu widerrufen, zu begrenzen oder Auflagen dafür zu machen.

Artikel 6

Anwendung von Rechtsvorschriften

1. Die Gesetze und sonstigen Vorschriften einer Vertragspartei betreffend den Einflug in ihr Gebiet oder den Ausflug aus ihrem Gebiet der im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge oder betreffend den Betrieb und den Verkehr dieser Luftfahrzeuge 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 Vorschriften 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 den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei in Bezug auf Fluggäste, Besatzungen und Fracht zu befolgen.

Artikel 7

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 auf Grund 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 festgelegt wird. Stellen die ersuchenden 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 werden diesen Behörden diese Feststellungen und die Schritte notifiziert, die zur Erfüllung dieser Mindeststandards als notwendig erachtet werden, und die betreffenden Behörden ergreifen entsprechende Abhilfemaßnahmen. Die ersuchenden 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 in dem Fall zurückzuhalten, zu widerrufen oder einzuschränken, dass diese Behörden solche Abhilfemaßnahmen nicht innerhalb eines angemessenen Zeitraums ergreifen, und sofortige Maßnahmen in Bezug auf dieses oder diese Luftfahrtunternehmen zu ergreifen, wenn sie 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 Ersuchen und Notifizierungen im Rahmen dieses Artikels zeitgleich übermittelt.
4. Dieser Artikel hindert die zuständigen Behörden der Vertragsparteien nicht an der Durchführung von Sicherheitsdiskussionen, auch über die routinemäßige Anwendung von Sicherheitsstandards und Anforderungen oder über Notfälle, wie sie von Zeit zu Zeit auftreten können.

Artikel 8

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 folgender Grundlage: Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, unterzeichnet am 14. September 1963 in Tokio, Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, unterzeichnet am 16. Dezember 1970 in Den Haag, Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 23. September 1971 in Montreal, und Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, unterzeichnet am 24. Februar 1988 in Montreal.
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 Praktiken, 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 effektive Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzungen, Handgepäck und aufgegebenem Gepäck 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 betonen die Bedeutung einer auf miteinander vereinbare Praktiken und Standards gerichteten Arbeit als Weg zur Erhöhung der Sicherheit im Luftverkehr und zur möglichst weitgehenden Verringerung regelungspolitischer Divergenzen. Zu diesem Zweck sind die bestehenden Kanäle für die Erörterung aktueller und vorgeschlagener Sicherheitsmaßnahmen von den Vertragsparteien in vollem Umfang zu nutzen und weiter zu entwickeln. Die Vertragsparteien gehen davon aus, dass bei den Diskussionen 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 Diskussionen 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 rechtliche Zwänge dies nicht unmöglich machen, derartige Faktoren berücksichtigen werden, wenn sie die in Sicherheitsbelangen notwendigen und angemessenen Maßnahmen festlegen.
9. Bei tatsächlichem Eintreten oder Drohen einer 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 berechtigten Grund 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 Antrags keine zufrieden stellende Einigung erzielt, so stellt das einen Grund dafür dar, die Betriebserlaubnis und die technische Zulassung eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen dieser Vertragspartei zurückzuhalten, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn eine Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf von 15 Tagen vorläufige Maßnahmen treffen.

11. Abgesehen von Flughafenbewertungen zur Feststellung der Konformität mit den in Absatz 3 dieses Artikels genannten Luftsicherheitsstandards und Praktiken kann eine Vertragspartei die Kooperation der anderen Vertragspartei verlangen, 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, zu welchen Terminen die Bewertungen stattfinden 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 angewendet werden, um Transfer-Fluggäste, -Gepäck und/oder -Fracht im Gebiet der ersuchenden Vertragspartei von einer erneuten Kontrolle ausnehmen zu können. Eine solche Entscheidung ist der anderen Vertragspartei mitzuteilen.

Artikel 9

Kommerzielle Möglichkeiten

1. Die Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien haben das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei Büros zur Verkaufsförderung sowie zum Verkauf ihrer Dienstleistungen und damit zusammenhängenden Tätigkeiten zu errichten.
2. Die Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien haben das Recht, in Übereinstimmung mit den Gesetzen und sonstigen Vorschriften der jeweils anderen Vertragspartei betreffend Einreise, Aufenthalt und Beschäftigung ihr eigenes Führungs-, Verkaufs-, technisches, Betriebs- und sonstiges Fachpersonal, das zur Unterstützung der Bereitstellung von Luftverkehrsdiensten erforderlich ist, in das Gebiet der anderen Vertragspartei hineinzubringen und dort zu unterhalten.
3. a. Unbeschadet des folgenden Unterabsatzes b) hat jedes Luftfahrtunternehmen im Hinblick auf die Bodenabfertigung im Gebiet der anderen Vertragspartei das Recht,
 - (i) ihre 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 unter (i) und (ii) im Unterabsatz a) aufgeführten Rechte unterliegen lediglich spezifischen Beschränkungen in Bezug auf verfügbaren Raum oder verfügbare Kapazitäten, die sich aus der Notwendigkeit ergeben könnten, am Flughafen einen sicheren Betrieb zu gewährleisten. Wo aufgrund solcher Beschränkungen eine Selbstabfertigung ausgeschlossen ist und kein effektiver Wettbewerb zwischen Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten besteht, müssen alle derartigen Dienste allen Luftfahrtunternehmen auf gleicher Grundlage und in 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 Luftbeförderungen im Gebiet der anderen Vertragspartei unmittelbar und/oder nach Ermessen des Unternehmens durch seine Agenten oder sonstige von dem Luftfahrtunternehmen ernannten Vermittler beteiligen. Jedes Unternehmen hat das Recht, derartige Beförderungen zu verkaufen, und jedermann steht es frei, derartige Beförderungen in der Währung des betreffenden Gebiets oder in frei konvertierbarer Währung zu kaufen.
5. Jedes Luftfahrtunternehmen hat das Recht, über örtliche Ausgaben hinausgehende Einnahmen vom Gebiet der anderen Vertragspartei nach seinem Land zu konvertieren und zu überweisen und auf Antrag, soweit dies nicht mit allgemein anwendbaren Rechtsvorschriften oder Bestimmungen unvereinbar ist, nach dem Land oder den Ländern seiner Wahl. Die Konvertierung und Überweisung sind ohne diesbezügliche Beschränkungen oder Besteuerung frei zu gestatten zu dem an dem Tag für Transaktionen und Überweisungen geltenden Wechselkurs, an dem das Luftfahrtunternehmen den Erstantrag auf Überweisung stellt.
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 nach eigenem Ermessen derartige Ausgaben im Gebiet der anderen Vertragspartei entsprechend den dort geltenden Währungsvorschriften in frei konvertierbaren Währungen zahlen.
7. Zur Durchführung oder zum Angebot der unter das Abkommen fallenden Dienste kann jedes Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei Kooperations-Marketing-Vereinbarungen, z. B. Blocked-Space- oder Code-sharing-Vereinbarungen, treffen mit:
 - a. jedem Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien
 - b. jedem Luftfahrtunternehmen eines Drittlandes und
 - c. einem Beförderungsunternehmen des Land- oder Seeverkehrs aus einem beliebigen Land,mit der Maßgabe, dass (i) alle Unternehmen, die an derartigen Vereinbarungen teilnehmen, über die entsprechende Genehmigung verfügen und dass (ii) die Vereinbarungen die nach den Gesetzen und sonstigen Vorschriften, die von den Vertragsparteien üblicherweise auf den Betrieb oder das Angebot von internationalen Luftverkehrsdiensten angewandten Anforderungen erfüllen.
8. Die Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei können Vereinbarungen über die Bereitstellung von Luftfahrzeugen mit Besatzung für den internationalen Luftverkehr treffen mit:
 - a. jedem Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien und
 - b. jedem Luftfahrtunternehmen eines Drittlandes,

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

9. Unbeschadet 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 anwendbaren Gesetze und sonstigen Vorschriften zu befördern. Derartige 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. Derartige 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 irregeführt werden.

Artikel 10

Zölle und Gebühren

1. Bei Ankunft im Gebiet einer Vertragspartei bleiben Luftfahrzeuge, die von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei im internationalen Luftverkehr eingesetzt werden, ihre üblichen Ausrüstungsgegenstände, ihr Bodengerät, Treibstoffe, Schmieröle, technische Verbrauchsgüter, Ersatzteile (einschließlich Motoren), Bordvorräte (insbesondere, jedoch nicht ausschließlich, Gegenstände wie Nahrungsmittel, Getränke und alkoholische Getränke, Tabak und in begrenzten Mengen zum Verkauf an Fluggäste oder zum Verbrauch durch diese während des Fluges bestimmte sonstige Güter) und andere ausschließlich zur Verwendung im Zusammenhang mit dem Betrieb oder der Versorgung ihrer im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmte Gegenstände auf der Grundlage der Gegenseitigkeit frei von allen Einfuhrbeschränkungen, Vermögenssteuern und -abgaben, Zöllen, Verbrauchsteuern und ähnlichen Gebühren und Abgaben, die a) durch die einzelstaatlichen 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 Unternehmens 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. Bodengerät und Ersatzteile (einschließlich Motoren), die in das Gebiet einer Vertragspartei zur Versorgung, Wartung oder Reparatur eines im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugs eines Unternehmens der anderen Vertragspartei eingeführt werden
 - c. Treibstoff, Schmieröle und technische Verbrauchsgüter, die zur Verwendung in einem im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeug eines Unternehmens 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 jeder Vertragspartei, die in das Gebiet einer Vertragspartei eingeführt oder dort geliefert werden und zur Verwendung in abgehenden, im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen eines Unternehmens 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 Unternehmen, dem von der anderen Vertragspartei ebenfalls derartige Befreiungen gewährt werden, einen Vertrag über die Ausleihe oder Überlassung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Gegenstände im Gebiet der anderen Vertragspartei geschlossen hat.
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 es 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 17 Absatz 4 Buchstabe e) mit dieser Frage.

7. Eine Vertragspartei kann im Namen ihres Luftfahrtunternehmens oder ihrer Luftfahrtunternehmen die Unterstützung der anderen Vertragspartei verlangen bei der Durchsetzung einer Ausnahme 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, es sei denn, die erhobenen Gebühren beruhen auf den Kosten für geleistete Dienste. Im Falle eines solchen Ersuchens übermittelt die andere Vertragspartei den Standpunkt der ersuchenden Vertragspartei den betreffenden Regierungsstellen oder Behörden und drängt darauf, dass dieser Standpunkt gebührend berücksichtigt wird.

Artikel 11

Benutzungsgebühren

1. Benutzungsgebühren, die von den zuständigen Gebühren erhebenden Behörden oder Stellen jeder Vertragspartei von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei erhoben werden, müssen gerecht, angemessen, nicht ungerechtfertigt diskriminierend und zwischen den Benutzerkategorien gleichmäßig verteilt sein. Jedenfalls dürfen die Bedingungen für derartige Benutzungsgebühren für die Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei nicht ungünstiger sein als die günstigsten Bedingungen, die einem anderen Luftfahrtunternehmen zu dem Zeitpunkt gewährt werden, zu dem die Gebühren festgelegt werden.
2. Benutzungsgebühren, die von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei erhoben werden, können sich nach den Vollkosten der zuständigen Gebühren erhebenden 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 zuständigen Gebühren erhebenden Behörden oder Stellen in ihrem Gebiet und den Luftfahrtunternehmen, welche die Dienste und Einrichtungen benutzen; sie ermutigt die zuständigen Gebühren erhebenden Behörden oder Stellen und die Luftfahrtunternehmen, die Informationen auszutauschen, die zu einer genauen Überprüfung der Angemessenheit der Gebühren im Einklang mit den Grundsätzen in den Absätzen 1 und 2 erforderlich sind. Jede Vertragspartei ermutigt die zuständigen Gebühren erhebenden 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 18 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 Praktik vorzunehmen, auf die sich die Klage 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 Praktik zu ändern, die mit diesem Artikel unvereinbar ist.

Artikel 12

Preisgestaltung

1. Die Preise für Luftverkehrsdienste im Rahmen dieses Abkommens sind frei festzusetzen und sind keiner Genehmigung oder Vorlage zu unterwerfen.
2. Unbeschadet Absatz 1 gilt:
 - 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 Folgerechtsvorschrift erfolgen.
 - b. Im Rahmen dieses Absatzes ermöglichen die Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien den zuständigen Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien auf Ersuchen sofortigen Zugang zu Informationen über frühere, bisherige und vorgeschlagene Preise in einer für diese Luftfahrtbehörden annehmbaren Weise und Form.

Artikel 13

Staatliche Beihilfen und Subventionen

1. Die Vertragsparteien anerkennen, dass staatliche Beihilfen und Subventionen sich nachteilig auf die billige und gleiche Gelegenheit für Luftfahrtunternehmen auswirken können, bei der Durchführung des durch dieses Abkommen geregelten internationalen Luftverkehrs miteinander in einen Wettbewerb zu treten.
2. Ist eine Vertragspartei der Auffassung, dass eine staatliche Beihilfe oder Subvention, die von der anderen Vertragspartei zugunsten ihrer Luftfahrtunternehmen erwogen oder gewährt wird, sich nachteilig auf die billige und gleiche Gelegenheit zur Wettbewerbsteilnahme von Luftfahrtunternehmen der ersten Vertragspartei auswirkt, kann sie der anderen Vertragspartei Bemerkungen übermitteln. Sie kann außerdem eine Sitzung des durch Artikel 17 eingesetzten Gemeinsamen Ausschusses verlangen, um die Frage zu erörtern und bei berechtigten Einwänden geeignete Lösungen zu entwickeln.
3. Jede Vertragspartei kann sich an die zuständigen Regierungsstellen im Gebiet der anderen Vertragspartei wenden, einschließlich Stellen auf staatlicher, provinzieller oder lokaler Ebene, wenn sie der Auffassung ist, dass eine von diesen Stellen

erwogene oder gewährte Beihilfe oder Subvention 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. Unter anderem könnten z.B. im Rahmen dieses Artikels folgende Fragen angesprochen werden: staatlich gewährte Kapitalzuführungen, Quersubventionen, Zuschüsse, Garantien, Eigentumsrechte, Steuererleichterungen oder –befreiungen.

Artikel 14

Umweltschutz

1. Die Vertragsparteien anerkennen die Bedeutung des Umweltschutzes bei der Entwicklung und Durchführung einer internationalen Luftverkehrspolitik. Die Vertragsparteien anerkennen, 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 Fälle, in denen Abweichungen angezeigt wurden. Die Vertragsparteien wenden Umweltmaßnahmen mit Auswirkungen auf Luftverkehrsdienste, die unter dieses Abkommen fallen, 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 17 eingeführten Gemeinsamen Ausschusses verlangen, um diese Frage zu erörtern und bei berechtigten Einwänden geeignete Lösungen zu entwickeln.

Artikel 15

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 16

Computergesteuerte Buchungssysteme

1. Verkäufer computergesteuerter Buchungssysteme (CRS), die im Gebiet von einer der Vertragsparteien tätig sind, haben das Recht, ihre Buchungssysteme in Reiseagenturen oder –unternehmen einzuführen, zu unterhalten, und frei zur Verfügung zu stellen, deren Hauptgeschäft der Vertrieb reisebezogener Produkte im Gebiet der jeweils anderen Vertragspartei ist, wobei das System den relevanten regelungspolitischen Anforderungen der betreffenden Vertragspartei entsprechen muss.
2. Keine Vertragspartei darf in ihrem Gebiet CRS-Verkäufern der anderen Vertragspartei strengere Anforderungen an CRS-Anzeigeschirme (einschließlich Bearbeitungs- und Anzeigeparameter), Betrieb, Praktiken, Verkauf oder Eigentum auferlegen bzw. diese zulassen, als sie für ihre eigenen CRS-Verkäufer gelten.
3. Eigentümer/Betreiber von CRS einer Vertragspartei, die die relevanten regelungspolitischen 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 17

Der Gemeinsame 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 der Vertragsparteien kann auch eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses verlangen, um Fragen im Zusammenhang mit der Auslegung und Anwendung dieses Abkommens zu lösen. Im Hinblick auf Artikel 19 oder Anhang 2 kann der Gemeinsame Ausschuss sich jedoch nur mit Fragen befassen, die die Weigerung einer der Vertragsparteien betreffen, den eingegangenen Verpflichtungen nachzukommen, sowie mit den Auswirkungen von Wettbewerbsentscheidungen auf die Anwendung dieses Abkommens. Die Sitzungen des Ausschusses müssen so früh wie möglich stattfinden, spätestens jedoch 60 Tage nach Eingang des Antrags, soweit nicht anders vereinbart.
3. Der Gemeinsame Ausschuss überprüft spätestens auf seiner ersten jährlichen Sitzung und danach dem Bedarf entsprechend die Anwendung des Abkommens allgemein, einschließlich möglicher Auswirkungen von Beschränkungen der Luftfahrtinfrastruktur auf die Ausübung der in Artikel 3 vorgesehenen Rechte, die Auswirkungen von Sicherheitsmaßnahmen aufgrund von Artikel 8, die Auswirkungen auf die Wettbewerbsbedingungen, auch im Bereich der computergesteuerten Buchungssysteme sowie etwaige Auswirkungen der Anwendung des Abkommens im sozialen Bereich.
4. Der Gemeinsame Ausschuss trägt außerdem zur Vertiefung der Zusammenarbeit bei durch:

- a. Unterstützung des Austauschs von Sachverständigen bei neuen Initiativen und Entwicklungen im Bereich Gesetzgebung und Regulierung, einschließlich der Bereiche Flug- und Luftsicherheit, Umwelt, Luftfahrtinfrastruktur (auch Slots) und Verbraucherschutz,
 - b. Beobachtung der sozialen Auswirkungen des Abkommens bei seiner derzeitigen Anwendung und Entwicklung 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 oder Subventionen, die von einer der Parteien im Gemeinsamen Ausschuss angesprochen werden,
 - e. Konsensentscheidungen zu Fragen betreffend die Anwendung von Artikel 10 Absatz 6.
5. Der Gemeinsame Ausschuss trifft seine Entscheidungen einvernehmlich.

Artikel 18

Schiedsverfahren

1. Alle Streitigkeiten hinsichtlich der Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens, die nicht unter Artikel 19 oder Anhang 2 fallen und sich nicht durch eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beilegen lassen, können von den Vertragsparteien im Einvernehmen einer Person oder einer Instanz zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Einigen sich die Vertragsparteien nicht in diesem Sinne, so wird der Streitfall 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 Unterabsatz a dieses Absatzes 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, übernimmt der dienstälteste Vizepräsident dieses Rates, der aufgrund seiner Staatsangehörigkeit nicht ausgeschlossen ist, die Ernennung.

3. Wenn nicht anderweitig vereinbart, 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 der beiden Vertragsparteien findet spätestens 15 Tage nach der vollständigen Konstituierung des Schiedsgerichts eine Konferenz statt, um für das Schiedsgericht genau festzulegen, in welchen Fragen es tätig werden soll und welche Verfahren dabei im Einzelnen anzuwenden sind.
4. Sofern nicht anderweitig vereinbart oder vom Schiedsgericht vorgesehen:
 - a. Die Beschwerdebegründung ist innerhalb von 30 Tagen nach der vollen Konstituierung des Schiedsgerichts vorzulegen, die Beschwerdebeantwortung 40 Tage danach. Erwidern des Beschwerdeführers sind innerhalb von 15 Tagen nach der Vorlage der Beschwerdebeantwortung vorzulegen. Erwidern der Gegenpartei sind innerhalb von 15 Tagen danach vorzulegen.
 - b. Innerhalb von 15 Tagen nach Eingang der letzten Erwidern 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 Erwidern einen schriftlichen Beschluss vorzulegen. Das Schiedsgericht fasst Mehrheitsbeschlüsse.
6. Die Vertragsparteien können 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 dass die verantwortliche Vertragspartei keine Abhilfemaßnahmen trifft 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 Honorare und Kosten 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 2b dieses Artikels entstanden sind, gelten als Teil der Kosten des Schiedsgerichts.

Artikel 19

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 Wettbewerbsvorschriften auf den internationalen Luftverkehr Unterschiede auftreten können, die sich auf den transatlantischen Markt auswirken, und dass eine möglichst weitgehende Beseitigung dieser Unterschiede dem Wettbewerb zwischen den Luftfahrtunternehmen in diesem Markt zugute kommen könnte.
3. Die Vertragsparteien erkennen an, dass eine Zusammenarbeit zwischen ihren jeweiligen zuständigen Behörden dazu beitragen kann, den Wettbewerb auf den Märkten sowie miteinander vereinbare Regelungsstrukturen zu fördern und Unterschiede bei den Ansätzen für die jeweiligen Wettbewerbsüberprüfungen von Vereinbarungen zwischen Luftfahrtunternehmen auf ein Minimum zu begrenzen. 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 20

Weiterführende Verhandlungen

Die Vertragsparteien sind sich über das Ziel einig, dass die Märkte weiter geöffnet und möglichst große Vorteile für Verbraucher, Luftfahrtunternehmen, Arbeitskräfte und Gemeinschaften beiderseits des Atlantiks angestrebt werden sollten. Um diesen Prozess voranzutreiben, erarbeiten die Vertragsparteien eine Agenda einschließlich der für jede Vertragspartei vorrangigen Punkte. Die Vertragsparteien beginnen ihre Verhandlungen spätestens 60 Tage nach dem Beginn der vorläufigen Anwendung dieses Abkommens mit dem Ziel, zügige Fortschritte zu erreichen.

Artikel 21

Beziehung zu anderen Übereinkünften

1. Während der vorläufigen Anwendung dieses Abkommens gemäß Artikel 24 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 25 werden die in Anhang 1 Abschnitt 1 aufgeführten bilateralen Abkommen durch dieses Abkommen ersetzt, 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 22

Kündigung

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

Artikel 23

Registrierung bei der ICAO

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

Artikel 24

Vorläufige Anwendung

Vorbehaltlich des Inkrafttretens gemäß Artikel 25:

1. kommen die Vertragsparteien überein, dieses Abkommen ab [A] anzuwenden.
2. Jede Vertragspartei kann 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 25

Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Datum der zuletzt eingegangenen Note im Rahmen eines diplomatischen Notenaustausches zwischen den Vertragsparteien in Kraft, in

der bestätigt wird, dass alle erforderlichen Verfahren für das Inkrafttreten dieses Abkommens abgeschlossen sind. 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 übermitteln 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.

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

GESCHEHEN zu [] am [] 200__, in zwei Urschriften in dänischer, deutscher, englischer, estnischer, finnischer, französischer, griechischer, italienischer, lettischer, litauischer, maltesischer, niederländischer, polnischer, portugiesischer, schwedischer, slowakischer, slowenischer, spanischer, tschechischer und ungarischer Sprache. Bei Abweichungen ist der englische Wortlaut verbindlich.

FÜR DIE VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKAFÜR DIE REPUBLIK
ÖSTERREICH

FÜR DAS KÖNIGREICH BELGIEN

FÜR DIE REPUBLIK ZYPERN

FÜR DIE TSCHECHISCHE REPUBLIK

FÜR DAS KÖNIGREICH DÄNEMARK

FÜR DIE REPUBLIK ESTLAND

FÜR DIE REPUBLIK FINNLAND

FÜR DIE FRANZÖSISCHE REPUBLIK

FÜR DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

FÜR DIE HELLENISCHE REPUBLIK

FÜR DIE REPUBLIK UNGARN

FÜR IRLAND

FÜR DIE ITALIENISCHE REPUBLIK

FÜR DIE REPUBLIK LETTLAND

FÜR DIE REPUBLIK LITAUEN

FÜR DAS GROSSHERZOGTUM LUXEMBURG

FÜR DIE REPUBLIK MALTA

FÜR DAS KÖNIGREICH DER NIEDERLANDE

FÜR DIE REPUBLIK POLEN

FÜR DIE PORTUGIESISCHE REPUBLIK

FÜR DIE SLOWAKISCHE REPUBLIK

FÜR DIE REPUBLIK SLOWENIEN

FÜR DAS KÖNIGREICH SPANIEN

FÜR DAS KÖNIGREICH SCHWEDEN

FÜR DAS VEREINIGTE KÖNIGREICH VON GROSSBRITANNIEN UND
NORDIRLAND

FÜR DIE EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT

ANHANG 1

Abschnitt 1

Gemäß Artikel 21 dieses Abkommens werden folgende bilaterale Luftverkehrsabkommen zwischen den Vereinigten Staaten und Mitgliedstaaten durch dieses Abkommen ausgesetzt oder ersetzt:

- 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 angewendet).)

- c. Tschechische Republik: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Prag am 10. September 1996; geändert am 4. Juni 2001 und am 14. Februar 2002.
- d. Königreich Dänemark: Luftverkehrsabkommen, in Kraft gesetzt durch Notenaustausch in Washington am 16. Dezember 1944; geändert am 6. August 1954; geändert am 16. Juni 1995.
- e. Republik Finnland: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Helsinki am 10. 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.
- f. Französische Republik: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Washington am 18. Juni 1998, geändert am 10. Oktober 2000, geändert am 22. Januar 2002.
- g. 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 angewendet).)

- h. Hellenische Republik: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Athen am 31. Juli 1991, verlängert bis zum 31. Juli 2006 durch Notenaustausch vom 19. und vom 25. Juli 2005.
- i. Republik Ungarn: Luftverkehrsabkommen und Absichtserklärung, unterzeichnet in Budapest am 12. Juli 1989, verlängert bis zum 12. Juli 2006 durch Notenaustausch vom 12. Juli und vom 7. November 2005.
- j. 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 angewendet).)

- k. 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, beschlossen, 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 angewendet).)

- l. Großherzogtum Luxemburg: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Luxemburg am 19. August 1986, geändert am 6. Juni 1995, geändert am 13. und am 21. Juli 1998.
- m. Republik Malta: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Washington am 12. Oktober 2000.
- n. 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, beschlossen am 13. Oktober und am 22. Dezember 1987; Änderung des Abkommens von 1957, beschlossen am 29. Januar und am 13. März 1992, Änderung des Abkommens von 1957 und des Protokolls von 1978, beschlossen am 14. Oktober 1992.
- o. Republik Polen: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Warschau am 16. Juni 2001.
- p. Portugiesische Republik: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Lissabon am 30. Mai 2000.
- q. Slowakische Republik: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Bratislava am 22. Januar 2001.
- r. 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, beschlossen am 31. Mai 1989, Änderung des Abkommens von 1973, beschlossen am 27. November 1991.
- s. Königreich Schweden: Luftverkehrsabkommen, in Kraft gesetzt durch Notenaustausch in Washington am 16. Dezember 1944; geändert am 6. August 1954; geändert am 16. Juni 1995.

- t. 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 angewendete 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 vom 3. April 2000 (alle vorläufig angewendet).)

Abschnitt 2

Unbeschadet des Wortlauts von Abschnitt 1 dieses Anhangs gelten für Gebiete, die nicht unter die Begriffsbestimmung „Gebiet“ in Artikel 1 dieses Abkommens fallen, weiterhin die Abkommen laut Buchstabe (d) (Dänemark-Vereinigte Staaten), (f) (Frankreich-Vereinigte Staaten) und (t) (Vereinigtes Königreich - Vereinigte Staaten) dieses Abschnitts entsprechend ihren Bedingungen.

Abschnitt 3

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 und der Slowakischen Republik.

Abschnitt 4

Unbeschadet sonstiger Bestimmungen dieses Abkommens gilt dieser Abschnitt für den kombinierten Linien- und Charterverkehr 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-Stop-Flug, den es zwischen den

Vereinigten Staaten und Shannon durchführt, 3 Non-Stop-Flüge zwischen den Vereinigten Staaten und Dublin durchführen. Diese Berechtigung für Non-Stop-Flüge nach Dublin basiert auf dem Durchschnitt der Flüge in dem gesamten drei Flugplanperioden umfassenden Übergangszeitraum. Ein Flug gilt als Non-Stop-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 in Unterabsatz (a)(i) dieses Abschnitts 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 3 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

Betreffend

die Zusammenarbeit im Bereich von 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“) durchgeführt, in Einklang mit ihren jeweiligen Funktionen bei der Behandlung von Wettbewerbsfragen in der Luftverkehrsbranche, die die Vereinigten Staaten und die Europäische Gemeinschaft betreffen.

Artikel 2

Zweck

Diese Zusammenarbeit dient folgendem Zweck:

1. Förderung des gegenseitigen Verständnisses bei der Anwendung von Gesetzen, Verfahren und Praktiken durch die Beteiligten gemäß ihren jeweiligen Wettbewerbsvorschriften, um den Wettbewerb in der Luftverkehrsbranche zu unterstützen
2. Verbesserung der Fähigkeiten beider Beteiligten, Konsequenzen von Entwicklungen in der Luftverkehrsbranche auf den Wettbewerb im internationalen Luftverkehrsmarkt zu erfassen und
3. Abbau von Potenzialen für Konflikte zwischen den Beteiligten aufgrund der Anwendung ihrer jeweiligen Wettbewerbsvorschriften auf Abkommen und andere Kooperationsvereinbarungen mit Auswirkungen auf den transatlantischen Markt
4. Förderung miteinander vereinbarter regelungspolitischer Konzepte für Abkommen und andere Kooperationsvereinbarungen durch bessere Kenntnisse über die Methoden und Analysetechniken, einschließlich der Festlegung des relevanten Marktes/der relevanten Märkte und Analyse von Wettbewerbseffekten und Problemlösungen, die von den Beteiligten bei ihren jeweiligen unabhängigen Wettbewerbsüberprüfungen angewandt werden

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieses Anhangs bedeutet der Begriff “Wettbewerbsvorschriften” die Gesetze, Verfahren und Praktiken 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 das auch die Artikel 81, 82, und 85 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft

und die diesbezüglichen Durchführungsbestimmungen aufgrund des genannten Vertrags sowie etwaige Änderungen dazu ein, ist aber nicht darauf beschränkt. Für das Verkehrsministerium der Vereinigten Staaten schließt das auch die Sections 41308, 41309, und 41720 von Title 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 den Unterabsätzen 1 a. und 1 b. von Artikel 5 schließt die Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten Folgendes ein:

- (1) Treffen von Vertretern der Beteiligten, einschließlich Wettbewerbsexperten, im Prinzip in halbjährlichem Rhythmus, zur Erörterung von Entwicklungen in der Luftverkehrsbranche, von Fragen der Wettbewerbspolitik von beiderseitigem Interesse und von Analysekonzepten für die Anwendung der Wettbewerbsvorschriften auf den internationalen Luftverkehr, insbesondere auf den transatlantischen Markt. Die obigen Diskussionen können zu einem besseren Verständnis des jeweiligen Herangehens der Beteiligten an Wettbewerbsfragen führen, einschließlich der Feststellung bestehender Gemeinsamkeiten und besserer Vereinbarkeit dieser Herangehensweisen, insbesondere im Hinblick auf Abkommen zwischen Luftfahrtunternehmen.
- (2) Konsultationen zwischen den Beteiligten, wann immer diese erforderlich sind, entweder in gegenseitigem Einvernehmen oder auf Ersuchen einer Partei, um Themen im Zusammenhang mit diesem Anhang zu erörtern, einschließlich konkreter Fälle.
- (3) Jeder der Beteiligten kann nach seinem Ermessen Vertreter der Regierungsbehörden der anderen Seite bei Bedarf zur Teilnahme an Sitzungen oder Konsultationen gemäß den obigen Absätzen 1 oder 2 einladen.
- (4) Rechtzeitige Notifizierung der folgenden Verfahren oder Angelegenheiten, die nach Auffassung der notifizierenden Seite wesentliche Auswirkungen auf die Wettbewerbsinteressen der anderen Seite haben können:
 - a. im Hinblick auf das Verkehrsministerium der Vereinigten Staaten: (i) Verfahren zur Überprüfung von Anträgen auf Genehmigung von Abkommen und anderen Kooperationsvereinbarungen zwischen Luftfahrtunternehmen im Bereich des internationalen Luftverkehrs, insbesondere für Freistellungen von den Wettbewerbsvorschriften bei Luftfahrtunternehmen, die nach dem Recht der Vereinigten Staaten und der Europäischen Gemeinschaft gegründet wurden, und (ii) Genehmigung von Joint Venture-Abkommen aufgrund von Title 49 Section 41720 des United States Code durch das Verkehrsministerium der Vereinigten Staaten, und
 - b. im Hinblick auf die Kommission der Europäischen Gemeinschaften: (i) Verfahren zur Überprüfung von Anträgen auf Genehmigung von Abkommen und anderen Kooperationsvereinbarungen zwischen Luftfahrtunternehmen im

Bereich des internationalen Luftverkehrs, insbesondere für Zusammenschlüsse und andere Kooperationsvereinbarungen zwischen Luftfahrtunternehmen, die nach dem Recht der Vereinigten Staaten und der Europäischen Gemeinschaft gegründet wurden, und (ii) Prüfung von Einzel- oder Gruppenausnahmen von den Wettbewerbsvorschriften der Europäischen Union,

- (5) Notifizierungen der Verfügbarkeit sowie etwaiger diesbezüglicher Bedingungen von Informationen und Daten bei einem der Beteiligten, in elektronischer oder anderer Form, die nach Auffassung der notifizierenden Seite wesentliche Auswirkungen auf die Wettbewerbsinteressen der anderen Seite haben können, und
- (6) Notifizierung sonstiger Tätigkeiten mit Bezug zur Wettbewerbspolitik im Bereich des Luftverkehrs, die nach Auffassung der notifizierenden Seite relevant sind.

Artikel 5

Nutzung und Offenlegung von Informationen

- (1) Unbeschadet etwaiger anderer Bestimmungen dieses Anhangs ist keiner der Beteiligten verpflichtet, der anderen Seite Informationen zur Verfügung zu stellen, wenn deren Offenlegung für den ersuchenden Beteiligten:
 - a. aufgrund von Gesetzen, Bestimmungen oder Praktiken des Beteiligten, in dessen Besitz sich die Informationen befinden, verboten ist, oder
 - b. unvereinbar mit wesentlichen 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 im Rahmen dieses Anhangs als vertraulich zur Verfügung gestellt wurden, und lehnt jeden Antrag auf Offenlegung derartiger Informationen für Dritte ab, die von der die Informationen liefernden Seite nicht als Empfänger zugelassen sind. Jeder der Beteiligten erklärt sich bereit, den anderen Beteiligten zu unterrichten, wenn Informationen, die in Diskussionen oder auf andere Weise ausgetauscht werden sollen, unter Umständen in einem öffentlichen Verfahren offen gelegt werden müssen.
- (3) Stellt einer der Beteiligten aufgrund dieses Anhangs dem anderen Beteiligten Informationen als vertraulich für die in Artikel 2 aufgeführten Zwecke zur Verfügung, sollten diese Informationen von der betreffenden Seite ausschließlich zu diesem Zweck genutzt werden.

Artikel 6

Umsetzung

- (1) Jeder der Beteiligten benennt einen Vertreter, der für die Koordinierung der Tätigkeiten im Rahmen dieses Anhangs verantwortlich ist.

- (2) Dieser Anhang und alle auf seiner Grundlage von einem der Beteiligten durchgeführten Tätigkeiten
- a. sollten nur in dem Maße umgesetzt werden, wie es mit allen Gesetzen, Vorschriften und Praktiken, die für den betreffenden Beteiligten gelten, vereinbar ist und
 - b. sollten umgesetzt werden unbeschadet des Abkommens zwischen den Europäischen Gemeinschaften und der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika über die Anwendung ihres Wettbewerbsrechts.