

012471/EU XXIV.GP
Eingelangt am 15/05/09

DE

DE

DE



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 15.5.2009
KOM(2009) 226 endgültig

Vorschlag für einen

**Beschluss des Rates und der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der
Mitgliedstaaten der Europäischen Union**

**über die Unterzeichnung und die vorläufige Anwendung des Luftverkehrsabkommens
zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika als erste Partei, der Europäischen
Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten als zweite Partei, Island als dritte Partei und
dem Königreich Norwegen als vierte Partei und**

**über die Unterzeichnung und vorläufige Anwendung des Zusatzabkommens zwischen
der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten als erste Partei, Island als
zweite Partei und dem Königreich Norwegen als dritte Partei betreffend die Anwendung
des Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika als erste
Partei, der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten als zweite Partei,
Island als dritte Partei und dem Königreich Norwegen als vierte Partei**

BEGRÜNDUNG

1. Hintergrund des Vorschlags

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Das Luftverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und den Vereinigten Staaten von Amerika (USA) andererseits wurde am 25. und am 30. April 2007 unterzeichnet (nachstehend „Luftverkehrsabkommen EU-USA“) und trat am 30. März 2008 in Kraft. Laut Artikel 18 Absatz 5 verfolgen die Parteien das gemeinsame Ziel, „möglichst große Vorteile für Verbraucher, Luftfahrtunternehmen, Arbeitnehmer und Gemeinschaften beiderseits des Atlantiks zu erreichen, indem dieses Abkommen auf Drittländer ausgeweitet wird“. Ferner wird laut Artikel 18 Absatz 5 des Luftverkehrsabkommens EU-USA der gemäß Artikel 18 Absatz 1 des Luftverkehrsabkommens EU-USA eingesetzte Gemeinsame Ausschuss ersucht, „einen Vorschlag über die Bedingungen und Verfahren ... auszuarbeiten, unter denen Drittländer diesem Abkommen beitreten könnten“. Norwegen und Island haben 2007 offiziell den Beitritt zum Luftverkehrsabkommen EU-USA beantragt. Gemäß Artikel 18 Absatz 5 des Luftverkehrsabkommens EU-USA legte der Gemeinsame Ausschuss auf seiner Sitzung vom 26. Februar 2009 einen Vorschlag für den Beitritt Islands und Norwegens zum Luftverkehrsabkommen EU-USA vor, bestehend aus einem vierseitigen Abkommen („Cover Letter Agreement“) und einem Zusatzabkommen über die internen Regelungen zwischen der Gemeinschaft, Norwegen und Island. Da Norwegen und Island fest in den europäischen gemeinsamen Luftverkehrsraum eingebunden sind, werden diese Abkommen einen stabilen Regulierungsrahmen für Flüge zwischen den USA und dem Luftverkehrsbinnenmarkt der EU – einschließlich Island und Norwegen - gewährleisten. Das Luftverkehrsabkommen wird wirtschaftliche Vorteile für Luftfahrtunternehmen und Verbraucher in der EU mit sich bringen und insbesondere die Vereinbarkeit des Luftverkehrsabkommens EU-USA mit der gemeinsamen skandinavischen Luftverkehrspolitik gewährleisten. Gleichzeitig stellt der Vorschlag sicher, dass der bilaterale Charakter des Luftverkehrsabkommens EU-USA gewahrt bleibt. Island und Norwegen werden an den Verhandlungen zu einem weiterführenden Luftverkehrsabkommen mit den USA teilnehmen.

• Allgemeiner Kontext

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

Das Luftverkehrsabkommen EU-USA hat für alle Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft einheitliche Bedingungen für den Marktzugang geschaffen und einen

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

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

- **Bestehende Vereinbarungen auf dem Gebiet**

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

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

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

2. Konsultation Betroffener und Folgenabschätzung

- **Konsultation Betroffener**

Konsultationsmethoden, Hauptzielgruppen und allgemeines Profil der Befragten

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

Zusammenfassung und Berücksichtigung der Antworten

Die Frage eines Beitritts Islands und Norwegens zum Luftverkehrsabkommen EU-USA wurde auf vier Sitzungen des Branchenkonsultationsforums erörtert, auf denen alle Elemente des Vorgehens ausführlich zur Sprache gebracht wurden. Alle Kommentare von Mitgliedstaaten und Betroffenen wurden bei der Vorbereitung des

Standpunktes der Gemeinschaft für die Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses am 26. Februar 2009 gebührend berücksichtigt.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Externes Expertenwissen war nicht erforderlich.

- **Folgenabschätzung**

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

3. **Rechtliche Aspekte**

- **Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme**

Der Vorschlag umfasst zwei Komponenten:

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

- **Rechtsgrundlage**

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

- **Subsidiaritätsprinzip**

Das Subsidiaritätsprinzip findet insofern Anwendung, als der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt.

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

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

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip in Einklang.

- **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

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

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

- **Wahl der Instrumente**

Andere Instrumente wären aus folgenden Gründen nicht angemessen:

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

4. Auswirkungen auf den Haushalt

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Gemeinschaftshaushalt.

Vorschlag für einen

Beschluss des Rates und der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union

über die Unterzeichnung und die vorläufige Anwendung des Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika als erste Partei, der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten als zweite Partei, Island als dritte Partei und dem Königreich Norwegen als vierte Partei und

über die Unterzeichnung und vorläufige Anwendung des Zusatzabkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten als erste Partei, Island als zweite Partei und dem Königreich Norwegen als dritte Partei betreffend die Anwendung des Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika als erste Partei, der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten als zweite Partei, Island als dritte Partei und dem Königreich Norwegen als vierte Partei

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) Im Luftverkehrsabkommen zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten (nachstehend „Luftverkehrsabkommen EU-USA“), das am 25. und am 30. April 2007 unterzeichnet wurde, ist der Beitritt von Drittländern zu diesem Abkommen ausdrücklich vorgesehen.
- (2) Der durch Artikel 18 des Luftverkehrsabkommens EU-USA eingesetzte Gemeinsame Ausschuss hat einen Vorschlag für den Beitritt Islands und des Königreichs Norwegen zu diesem Abkommen gemäß Artikel 18 Absatz 5 des Luftverkehrsabkommens EU-USA vorgelegt.
- (3) Der Gemeinsame Ausschuss schlug am 26. Februar 2009 ein Luftverkehrsabkommen zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika als erste Partei, der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten als zweite Partei, Island als dritte Partei und dem Königreich Norwegen als vierte Partei vor (nachstehend „das Abkommen“).
- (4) Die Kommission hat ein Zusatzabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten als erste Partei, Island als zweite Partei und dem Königreich Norwegen als dritte Partei betreffend die Anwendung des Luftverkehrsabkommens

zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika als erste Partei, der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten als zweite Partei, Island als dritte Partei und dem Königreich Norwegen als vierte Partei (nachstehend „das Zusatzabkommen“ ausgehandelt.

- (5) Das Abkommen und das Zusatzabkommen sollten vorbehaltlich ihres späteren Abschlusses von der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten unterzeichnet und vorläufig angewendet werden.

BESCHLIESSEN:

Artikel 1 (Genehmigung)

1. Die Unterzeichnung des Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika als erste Partei, der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten als zweite Partei, Island als dritte Partei und dem Königreich Norwegen als vierte Partei (nachstehend „das Abkommen“) wird vorbehaltlich eines Ratsbeschlusses über den Abschluss dieses Abkommens hiermit im Namen der Gemeinschaft genehmigt. Der Wortlaut des Abkommens ist diesem Beschluss beigelegt.
2. Die Unterzeichnung des Zusatzabkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten als erste Partei, Island als zweite Partei und dem Königreich Norwegen als dritte Partei betreffend die Anwendung des Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika als erste Partei, der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten als zweite Partei, Island als dritte Partei und dem Königreich Norwegen als vierte Partei (nachstehend: „das Zusatzabkommen“) wird hiermit im Namen der Gemeinschaft genehmigt. Der Wortlaut des Abkommens ist diesem Beschluss beigelegt.
3. Der Präsident des Rates wird hiermit ermächtigt, die Person(en) zu bestellen, die befugt ist (sind), das Abkommen und das Zusatzabkommen vorbehaltlich ihres Abschlusses im Namen der Gemeinschaft zu unterzeichnen.

Artikel 2 (Vorläufige Anwendung)

Bis zu ihrem Inkrafttreten werden das Abkommen und das Zusatzabkommen von der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten in Einklang mit dem nationalen Recht ab dem ersten Tag des Monats vorläufig angewandt, der auf das Datum der diplomatischen Note folgt, mit der die letzte Vertragspartei den Abschluss der für diese vorläufige Anwendung erforderlichen Verfahren notifiziert hat. Der Präsident des Rates wird hiermit ermächtigt, die Notifizierungen gemäß Artikel 5 des Abkommens und Artikel 8 des Zusatzabkommens vorzunehmen.

Brüssel, den [...]

Im Namen des Rates
Der Präsident
[...]

Anlage 1

LUFTVERKEHRSABKOMMEN

Die Vereinigten Staaten von Amerika (nachstehend die „Vereinigten Staaten“) als erste Partei und

die Europäische Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten als zweite Partei,

Island als dritte Partei und

das Königreich Norwegen (nachstehend „Norwegen“) als vierte Partei,

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

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

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Definition

„Partei“: die Vereinigten Staaten, die Europäische Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten, Island oder Norwegen.

Artikel 2

Anwendung von Anhang I und II

Die Bestimmungen des von der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten und den Vereinigten Staaten von Amerika am 25. und am 30. April 2007 unterzeichneten Luftverkehrsabkommens (nachstehend: „Luftverkehrsabkommen“), beigefügt in Anhang I, gelten für alle Parteien dieses Abkommens, unter Beachtung von Anhang II. Die Bestimmungen des Luftverkehrsabkommens finden Anwendung auf Island und Norwegen, als ob diese Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft wären, so dass Island und Norwegen die gleichen Rechte und Pflichten erhalten wie die Mitgliedstaaten aufgrund dieses Abkommens. Die Anhänge I und II sind Bestandteil dieses Abkommens.

Artikel 3

Kündigung

1. Sowohl die Vereinigten Staaten als auch die Europäische Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten können den anderen drei Parteien auf diplomatischem Wege jederzeit schriftlich mitteilen, dass sie dieses Abkommen kündigen oder seine vorläufige Anwendung gemäß Artikel 5 beenden wollen. Eine derartige Kündigung oder Beendigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen. Das Abkommen oder seine vorläufige Anwendung endet um Mitternacht GMT am Ende der IATA-Flugplanperiode, die ein Jahr nach dem Datum der schriftlichen Notifizierung der Kündigung in Kraft ist, es sei denn, die Notifizierung wird vor dem Ende dieses Zeitraums durch Vereinbarung aller Parteien wieder zurückgenommen.

2. Island oder Norwegen können den anderen Parteien auf diplomatischem Wege jederzeit schriftlich mitteilen, dass sie dieses Abkommen kündigen oder seine vorläufige Anwendung gemäß Artikel 5 beenden wollen. Eine derartige Kündigung oder Beendigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen. Eine derartige Kündigung oder Beendigung wird wirksam um Mitternacht GMT am Ende der IATA-Flugplanperiode, die ein Jahr nach dem Datum der schriftlichen Notifizierung der Kündigung in Kraft ist, es sei denn, die Notifizierung wird vor dem Ende dieses Zeitraums durch Vereinbarung der kündigenden Partei, der Vereinigten Staaten sowie der Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten wieder zurückgenommen.

3. Sowohl die Vereinigten Staaten als auch die Europäische Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten können Island oder Norwegen auf diplomatischem Wege jederzeit schriftlich mitteilen, dass sie dieses Abkommen in Bezug auf Island oder Norwegen kündigen oder seine vorläufige Anwendung beenden wollen. Eine derartige Kündigung oder Beendigung ist gleichzeitig den beiden anderen Parteien dieses Abkommens und der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen. Die Kündigung oder Beendigung der vorläufigen Anwendung in Bezug auf Island oder Norwegen wird wirksam um Mitternacht GMT am Ende der IATA-Flugplanperiode, die ein Jahr nach dem Datum der schriftlichen Notifizierung der Kündigung in Kraft ist, es sei denn, sie wird vor dem Ende dieses Zeitraums durch Vereinbarung der Vereinigten Staaten, der Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten sowie der gekündigten Partei wieder zurückgenommen.

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

5. Unbeschadet anders lautender Bestimmungen dieses Artikels endet im Falle der Kündigung des Luftverkehrsabkommens gleichzeitig auch dieses Abkommen.

Artikel 4

Registrierung bei der ICAO

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

Artikel 5

Vorläufige Anwendung

Vorbehaltlich des Inkrafttretens gemäß Artikel 6 wird dieses Abkommen ab dem ersten Tag des Monats vorläufig angewendet, der auf das Datum der letzten Note folgt, mit der die Parteien einander den Abschluss der für die vorläufige Anwendung dieses Abkommens erforderlichen Verfahren notifiziert haben. Wird das Luftverkehrsabkommen gemäß seinem Artikel 23 gekündigt oder seine vorläufige Anwendung gemäß seinem Artikel 25 beendet, endet gleichzeitig auch die vorläufige Anwendung dieses Abkommens.

Artikel 6

Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt zum späteren der beiden nachfolgend genannten Zeitpunkte in Kraft: 1. Inkrafttreten des Luftverkehrsabkommens und 2. einen Monat nach dem Datum der zuletzt eingegangenen Note im Rahmen eines diplomatischen Notenaustausches zwischen den Parteien, mit dem bestätigt wird, dass alle erforderlichen Verfahren für das Inkrafttreten dieses Abkommens abgeschlossen sind. Im Rahmen des oben genannten Notenaustausches sind die diplomatischen Noten, deren Empfänger bzw. Autor die Europäische Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten sind, an die Europäische Gemeinschaft bzw. von ihr zu übermitteln. 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 zuam, in vierfacher Ausfertigung.

Für die Vereinigten Staaten von Amerika:

[Für jeden der EU-Mitgliedstaaten:]

Für die Europäische Gemeinschaft

Für Island:

Für das Königreich Norwegen:

LUFTVERKEHRSABKOMMEN

[ABl. L 134/4 vom 25.5.2007]

Besondere Bestimmungen betreffend Island und Norwegen

Die Bestimmungen des Luftverkehrsabkommens gelten in der wie folgt geänderten Fassung für alle Parteien dieses Abkommens. Die Bestimmungen des Luftverkehrsabkommens werden auf Island und Norwegen angewendet, als seien sie Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft, so dass Island und Norwegen die gleichen Rechte und Pflichten erhalten wie die Mitgliedstaaten aufgrund dieses Abkommens:

1. Artikel 1 Absatz 9 des Luftverkehrsabkommens erhält folgende Fassung:

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

2. die Artikel 23 - 26 werden auf Island und Norwegen nicht angewendet.

3. In Anhang 1 Abschnitt 1 wird Folgendes hinzugefügt:

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

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

4. Der Wortlaut von Anhang 1 Abschnitt 2 wird wie folgt geändert:

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

5. Der Wortlaut von Anhang 1 Abschnitt 3 wird wie folgt geändert:

Unbeschadet des Artikels 3 dieses Abkommens dürfen Luftfahrtunternehmen der Vereinigten Staaten keine Nurfracht-Dienste, die nicht Teil eines Dienstes für die Vereinigten Staaten

sind, nach oder von Punkten in den Mitgliedstaaten durchführen, ausgenommen nach oder von Punkten in der Tschechischen Republik, der Französischen Republik, der Bundesrepublik Deutschland, im Großherzogtum Luxemburg, der Republik Malta, der Republik Polen, der Portugiesischen Republik, der Slowakischen Republik sowie in Island und im Königreich Norwegen.

6. In Anhang 2 wird am Ende von Artikel 3 Folgendes angefügt:

Für Island und Norwegen schließt dies auch die Artikel 53, 54 und 57 des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum und die diesbezüglichen Durchführungsverordnungen aufgrund des genannten Abkommens sowie etwaige Änderungen dazu ein, ist aber nicht darauf beschränkt.

Anlage 2

ZUSATZABKOMMEN

zwischen

dem Königreich Norwegen als erste Partei,

Island als zweite Partei

und

der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten als dritte Partei

über die

Anwendung des Luftverkehrsabkommens zwischen

den Vereinigten Staaten von Amerika als erste Partei,

**der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten als zweite Partei, dem
Königreich Norwegen als dritte Partei**

und Island als vierte Partei

In Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Gemäß dem Beschluss des Rates, mit dem die Kommission ermächtigt wurde, entsprechende Verhandlungen aufzunehmen, hat die Europäische Kommission im Namen der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten ein Luftverkehrsabkommen mit den Vereinigten Staaten von Amerika ausgehandelt.

(2) Das Luftverkehrsabkommen zwischen der Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten und den Vereinigten Staaten von Amerika (nachstehend: „das Luftverkehrsabkommen“ wurde am 2. März 2007 paraphiert, von europäischer Seite am 25. April 2007 in Brüssel und von amerikanischer Seite am 30. April 2007 in Washington unterzeichnet und wird seit dem 30. März 2008 vorläufig angewendet.

(3) Island und das Königreich Norwegen (nachstehend: „Norwegen“) sind durch das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum voll in den Luftverkehrsbinnenmarkt integriert, sie sind dem Luftverkehrsabkommen durch ein Abkommen gleichen Datums (nachstehend: „das Abkommen“) beigetreten, dem das Luftverkehrsabkommen als Anhang I beigelegt ist.

(4) Es ist notwendig, Verfahrensregelungen dafür festzulegen, wie gegebenenfalls nach Artikel 21 Absatz 3 des Luftverkehrsabkommens Rechte ausgesetzt werden sollen.

(5) Ferner müssen Verfahrensregelungen getroffen werden für die Beteiligung von Island und Norwegen an dem durch Artikel 18 des Luftverkehrsabkommens eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss und an dem Schiedsverfahren nach Artikel 19 des Luftverkehrsabkommens, um die Zusammenarbeit, den Informationsfluss und die Konsultation vor den Sitzungen des Gemeinsamen Ausschusses in dem erforderlichen Maß zu gewährleisten, sowie für die Anwendung bestimmter Vorschriften des Abkommens, auch hinsichtlich Luft- und Flugsicherheit, Gewährung und Widerruf von Verkehrsrechten sowie staatlicher Unterstützung.

WIRD FOLGENDES VEREINBART:

Artikel 1

Notifikation

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

Artikel 2

Weiterführende Verhandlungen und Aussetzung von Verkehrsrechten

1. Die Kommission führt die in Artikel 21 Absatz 1 des Luftverkehrsabkommens genannten weiterführenden Verhandlungen im Namen der Europäischen Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten. Um auch nach den weiterführenden Verhandlungen die Fortsetzung der Assoziierung von Norwegen und Island an einem überarbeiteten Luftverkehrsabkommen zu ermöglichen, nehmen Norwegen und Island als Beobachter an den Verhandlungen teil und werden zu diesem Zweck in die Vorarbeiten der Europäischen Gemeinschaft genauso eingebunden wie die Mitgliedstaaten der Gemeinschaft.

2. Wenn innerhalb von 12 Monaten nach Beginn der Revision gemäß Artikel 21 Absatz 3 des Luftverkehrsabkommens kein weiterführendes Abkommen zustande gekommen ist, können Norwegen und Island wie die Mitgliedstaaten der Gemeinschaft innerhalb von 15 Tagen der Kommission mitteilen, welche Verkehrsrechte sie in Bezug auf ihr Hoheitsgebiet gegebenenfalls aussetzen möchten. Diese Verkehrsrechte dürfen keine der Rechte umfassen, die in den in Anhang I des Luftverkehrsabkommens aufgeführten Abkommen niedergelegt sind.

3. Auf der Grundlage der eingegangenen Mitteilungen der Mitgliedstaaten, Norwegens und/oder Islands erstellt die Kommission eine Liste der auszusetzenden Verkehrsrechte und übermittelt sie dem Rat. Der Präsident des Rates notifiziert anschließend den Vereinigten Staaten von Amerika im Namen der Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten sowie Norwegens und Islands die Aussetzung der in der Liste aufgeführten Verkehrsrechte nach Artikel 21 Absatz 3 des Luftverkehrsabkommens. Die betreffenden Mitgliedstaaten, Norwegen und/oder Island treffen die Maßnahmen, die erforderlich sind, um diese Rechte ab

dem ersten Tag der IATA-Flugplanperiode, die frühestens 12 Monate nach dem Tag der Notifizierung der Aussetzung beginnt, auszusetzen.

4. Ungeachtet Absatz 3 dieses Artikels kann der Rat auf Vorschlag der Kommission einstimmig beschließen, die Aussetzung nicht zu notifizieren oder sie später zurückzunehmen.

Artikel 3

Gemeinsamer Ausschuss

1. Die Gemeinschaft, ihre Mitgliedstaaten und Norwegen und Island werden in dem durch Artikel 18 des Luftverkehrsabkommens eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss durch die Kommission, unterstützt von Vertretern der Mitgliedstaaten, Norwegens und Islands, vertreten.

2. Der Standpunkt der Gemeinschaft, der Mitgliedstaaten sowie Norwegens und Islands im Gemeinsamen Ausschuss wird von der Kommission vertreten, sind jedoch Bereiche betroffen, die innerhalb der EU in die ausschließliche Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fallen, wird der Standpunkt von den Mitgliedstaaten, Norwegen und/oder Island vertreten.

3. Der von Norwegen und Island im Gemeinsamen Ausschuss zu vertretende Standpunkt in Angelegenheiten, die unter die Artikel 14 oder 20 des Luftverkehrsabkommens fallen, oder in Angelegenheiten, bei denen keine Annahme von Beschlüssen mit bindender Rechtswirkung erforderlich ist, wird von Norwegen und Island in Abstimmung mit der Kommission festgelegt.

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

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

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

Artikel 4

Schiedsverfahren

1. Die Kommission vertritt die Gemeinschaft, ihre Mitgliedstaaten sowie Norwegen und Island bei Schiedsverfahren gemäß Artikel 19 des Luftverkehrsabkommens.

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

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

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

Artikel 5

Informationsaustausch

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

2. Norwegen und Island unterrichten die Kommission unverzüglich über alle Ersuchen oder Mitteilungen aufgrund von Artikel 8 des Luftverkehrsabkommens, die von ihnen ausgegangen oder bei ihnen eingegangen sind. Die Kommission unterrichtet ihrerseits Norwegen und Island unverzüglich über derartige von den Mitgliedstaaten ausgegangene oder bei ihnen eingegangene Ersuchen oder Mitteilungen.

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

Artikel 6

Staatliche Beihilfen und staatliche Unterstützung

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

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

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

Artikel 7

Kündigung

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

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

Artikel 8

Vorläufige Anwendung

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

Artikel 9

Inkrafttreten

Dieses Zusatzabkommen tritt in Kraft entweder a) einen Monat nach dem Datum der zuletzt eingegangenen Note im Rahmen eines diplomatischen Notenaustausches zwischen den Parteien, in der bestätigt wird, dass alle erforderlichen Verfahren für das Inkrafttreten dieses Zusatzabkommens abgeschlossen sind, oder b) am Datum des Inkrafttretens oder der vorläufigen Anwendung des Abkommens, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist.

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

GESCHEHEN zuam, in dreifacher Ausfertigung in deutscher Sprache.

Für das Königreich Norwegen:

Für Island:

Für die Europäische Gemeinschaft