

030374/EU XXIV.GP
Eingelangt am 03/05/10

DE

DE

DE



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 3.5.2010
KOM(2010)209 endgültig
Vol. I

2010/0113 (NLE)

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 Protokolls zur
Änderung des Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten von
Amerika einerseits und der Europäischen Gemeinschaft und ihren
Mitgliedstaaten andererseits**

ANHANG

ANLAGE 1

PROTOKOLL ZUR ÄNDERUNG DES AM 25. UND 30. APRIL 2007
UNTERZEICHNETEN LUFTVERKEHRSABKOMMENS ZWISCHEN DEN
VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA UND DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFT UND IHREN MITGLIEDSTAATEN

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

einerseits und

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

MALTA,
DAS KÖNIGREICH DER NIEDERLANDE,
DIE REPUBLIK ÖSTERREICH,
DIE REPUBLIK POLEN,
DIE PORTUGIESISCHE REPUBLIK,
RUMÄNIEN,
DIE REPUBLIK SLOWENIEN,
DIE SLOWAKISCHE REPUBLIK,
DIE REPUBLIK FINNLAND,
DAS KÖNIGREICH SCHWEDEN,
DAS VEREINIGTE KÖNIGREICH GROSSBRITANNIEN UND NORDIRLAND,

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

und die EUROPÄISCHE UNION

andererseits,

IN DER ABSICHT, auf der durch das am 25. und 30. April 2007 unterzeichnete Luftverkehrsabkommen zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten (nachstehend das „Abkommen“) geschaffenen Grundlage aufzubauen, um den Zugang zu den Märkten zu öffnen und größtmöglichen Nutzen für Verbraucher, Luftfahrtunternehmen, Arbeitnehmer und Gemeinschaften beiderseits des Atlantiks zu erzielen,

IN ERFÜLLUNG des Auftrags nach Artikel 21 des Abkommens, zur Erreichung dieses Ziels rasch ein Abkommen der zweiten Stufe auszuhandeln,

IN ANERKENNUNG der Tatsache, dass infolge des Inkrafttretens des Vertrags von Lissabon zur Änderung des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft am 1. Dezember 2009 die

Europäische Union an die Stelle der Europäischen Gemeinschaft getreten ist, deren Rechtsnachfolgerin sie ist, dass sie von diesem Zeitpunkt an alle Rechte der Europäischen Gemeinschaft ausübt und all ihre Verpflichtungen übernimmt, und dass sämtliche Bezugnahmen auf die Europäische Gemeinschaft in dem Abkommen als Bezugnahmen auf die Europäische Union gelten,

haben folgende Änderungen des Abkommens vereinbart:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

Artikel 1 des Abkommens wird wie folgt geändert:

1. Nach Nummer 2 wird folgende neue Begriffsbestimmung eingefügt:

2a. „Feststellung der Staatszugehörigkeit“ eine Feststellung, wonach ein Luftfahrtunternehmen, das die Durchführung von Luftverkehrsdiensten im Rahmen dieses Abkommens beantragt, die Anforderungen in Artikel 4 hinsichtlich Eigentum, effektiver Kontrolle und Hauptgeschäftssitz erfüllt;

2. Nach Nummer 3 wird folgende neue Begriffsbestimmung eingefügt:

3a. „Feststellung der Eignung“ eine Feststellung, wonach ein Luftfahrtunternehmen, das die Durchführung von Luftverkehrsdiensten im Rahmen dieses Abkommens beantragt, über eine ausreichende Finanzfähigkeit und angemessene Managementenerfahrung verfügt und zur Einhaltung der Rechtsvorschriften, Bestimmungen und Anforderungen, die für den Betrieb solcher Dienste gelten, disponiert ist;

Artikel 2

Gegenseitige Anerkennung der Regulierungsfeststellungen hinsichtlich Eignung und Staatszugehörigkeit von Luftfahrtunternehmen

Nach Artikel 6 wird folgender Artikel 6a eingefügt:

ARTIKEL 6a

Gegenseitige Anerkennung der Regulierungsfeststellungen hinsichtlich Eignung und Staatszugehörigkeit von Luftfahrtunternehmen

1. Nach Empfang des Betriebsgenehmigungsantrags eines Luftfahrtunternehmens einer Vertragspartei gemäß Artikel 4 erkennen die zuständigen Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei die Feststellung der Eignung und/oder Staatszugehörigkeit, die von den zuständigen Luftfahrtbehörden der ersten Vertragspartei in Bezug auf dieses Luftfahrtunternehmen gemacht wurden, an als handele es sich um Feststellungen ihrer eigenen zuständigen Luftfahrtbehörden, und untersuchen diese Angelegenheiten nicht weiter, außer wie in nachstehendem Absatz a vorgesehen:
 - a) Falls die zuständigen Luftfahrtbehörden der empfangenden Vertragspartei nach Empfang des Betriebsgenehmigungsantrags eines Luftfahrtunternehmens oder nach Erteilung einer entsprechenden Genehmigung besonderen Anlass zu Bedenken haben, dass trotz der Feststellung durch die zuständigen Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei die in Artikel 4 für die Erteilung von Genehmigungen oder Erlaubnissen festgelegten Bedingungen nicht erfüllt sind, haben sie diese Behörden unverzüglich zu informieren und fundierte Begründungen für ihre Bedenken anzugeben. In diesem Fall kann jede Vertragspartei um Konsultationen, die Vertreter der betreffenden zuständigen Luftfahrtbehörden einschließen sollten, und/oder zusätzliche einschlägige Informationen ersuchen, und solchen Ersuchen ist so bald wie möglich stattzugeben. Wird die Angelegenheit keiner Lösung zugeführt, kann jede Vertragspartei den Gemeinsamen Ausschuss damit befassen.

- b) Dieser Artikel gilt nicht für Feststellungen im Zusammenhang mit Sicherheitsbescheinigungen oder Zulassungen, Vorkehrungen für die Gefahrenabwehr und Versicherungsschutz.
2. Die Vertragsparteien teilen einander im Voraus oder, soweit dies nicht möglich ist, so bald wie möglich danach über den Gemeinsamen Ausschuss wesentliche Änderungen der Kriterien mit, die sie beim Treffen der in Absatz 1 genannten Feststellungen anwenden. Ersucht die empfangende Vertragspartei um Konsultationen über eine solche Änderung, so finden diese innerhalb von 30 Tagen nach dem Ersuchen im Gemeinsamen Ausschuss statt, sofern die Vertragsparteien nichts anderes vereinbaren. Ist die empfangende Vertragspartei nach den Konsultationen der Auffassung, dass die geänderten Kriterien der anderen Vertragspartei die gegenseitige Anerkennung der Regulierungsfeststellungen beeinträchtigen würden, so kann sie die andere Vertragspartei über die Aussetzung von Absatz 1 in Kenntnis setzen. Die Aussetzung kann von der empfangenden Vertragspartei jederzeit aufgehoben werden. Der Gemeinsame Ausschuss ist hiervon in Kenntnis zu setzen.

Artikel 3

Umwelt

Artikel 15 des Abkommens wird vollständig gestrichen und wie folgt ersetzt:

ARTIKEL 15

Umwelt

1. Die Vertragsparteien erkennen die Bedeutung des Umweltschutzes bei der Entwicklung und Durchführung einer internationalen Luftverkehrspolitik an, wobei die Kosten und Nutzen von Maßnahmen für den Umweltschutz bei der Entwicklung einer solchen Politik und gegebenenfalls bei der gemeinsamen Förderung effektiver globaler Lösungen sorgfältig abgewogen werden müssen. Die Vertragsparteien beabsichtigen daher eine Zusammenarbeit, um die Umweltauswirkungen des internationalen

Luftverkehrs in wirtschaftlich vernünftiger Weise zu begrenzen oder zu verringern.

2. Prüft eine Vertragspartei Vorschläge für Umweltmaßnahmen auf regionaler, nationaler oder lokaler Ebene, sollte sie etwaige nachteilige Auswirkungen auf die Ausübung der in diesem Abkommen vorgesehenen Rechte bewerten und bei dem Erlass solcher Maßnahmen geeignete Schritte zur Abschwächung solcher nachteiligen Auswirkungen unternehmen. Auf Verlangen einer Vertragspartei legt die andere Vertragspartei eine Beschreibung der zur Evaluierung und Abschwächung unternommenen Schritte vor.
3. Bei der Festlegung von Umweltmaßnahmen sind die Umweltschutznormen für den Luftverkehr zu beachten, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation angenommen und dem ICAO-Abkommen als Anhänge hinzugefügt wurden, ausgenommen in Fällen, in denen Abweichungen angezeigt wurden. Die Vertragsparteien wenden Umweltmaßnahmen, die sich auf die von diesem Abkommen geregelten Luftverkehrsdienste auswirken, in Übereinstimmung mit Artikel 2 und Artikel 3 Absatz 4 dieses Abkommens an.
4. Die Vertragsparteien bekräftigen die Verpflichtung der Mitgliedstaaten und der Vereinigten Staaten, den Grundsatz der Ausgewogenheit anzuwenden.
5. Folgende Bestimmungen betreffen die Auferlegung von neuen, verbindlichen lärmbedingten Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen, die mehr als 50 000 Flugbewegungen ziviler Unterschallstrahlflugzeuge im Kalenderjahr verzeichnen:
 - a) Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien sorgen dafür, dass den Standpunkten der Betroffenen im Entscheidungsprozess Rechnung getragen wird.
 - b) Neue Betriebsbeschränkungen werden der jeweils anderen Vertragspartei mindestens 150 Tage vor ihrem Inkrafttreten bekannt gegeben. Auf Verlangen dieser Vertragspartei wird ihr unverzüglich ein schriftlicher Bericht übermittelt, in dem die Gründe der Einführung der Betriebsbeschränkung, das für den Flughafen festgelegte Umweltziel und die zur Erreichung dieses Ziels erwogenen Maßnahmen dargelegt werden. Der Bericht enthält auch eine entsprechende Bewertung der

Kosten und Vorteile, die mit den einzelnen erwogenen Maßnahmen voraussichtlich verbunden sind.

- c) Betriebsbeschränkungen haben (i) nichtdiskriminierend, (ii) nicht restriktiver als zur Erreichung des für den betreffenden Flughafen festgelegten Umweltziels notwendig und (iii) nicht willkürlich zu sein.
6. Die Vertragsparteien billigen und fördern den Informationsaustausch und regelmäßigen Dialog zwischen Sachverständigen, insbesondere über bestehende Kommunikationskanäle, um, im Einklang mit den geltenden Gesetzen und sonstigen Vorschriften, die Zusammenarbeit bei der Bewältigung der Umweltauswirkungen des internationalen Luftverkehrs sowie im Hinblick auf entsprechende Abhilfemaßnahmen zu verbessern, unter anderem durch:
- a) Forschung und Entwicklung im Bereich umweltfreundlicher Luftfahrttechnologie;
 - b) Verbesserung der wissenschaftlichen Kenntnisse über die Auswirkungen luftverkehrsbedingter Emissionen zur Unterstützung politischer Entscheidungen;
 - c) Innovation des Flugverkehrsmanagements zur Verringerung der Umweltauswirkungen des Luftverkehrs;
 - d) Forschung und Entwicklung im Bereich umweltverträglicher, alternativer Flugkraftstoffe;
 - e) Meinungs austausch zu Themen und Möglichkeiten in internationalen Gremien, die sich mit den Umweltauswirkungen des Luftverkehrs befassen, gegebenenfalls mit einer Koordinierung der Standpunkte.
7. Auf Wunsch beider Parteien arbeitet der Gemeinsame Ausschuss mit Unterstützung von Sachverständigen an Empfehlungen dazu, eventuelle Überschneidungen marktgestützter Maßnahmen der Vertragsparteien in

Bezug auf luftverkehrsbedingte Emissionen zu verhindern und ihre Kohärenz zu gewährleisten, damit doppelte Mechanismen und Kosten vermieden und die Verwaltungslasten für die Luftfahrtunternehmen so weit wie möglich verringert werden. Die Umsetzung solcher Empfehlungen erfolgt vorbehaltlich einer internen Genehmigung oder Ratifizierung entsprechend etwaiger Erfordernisse der Vertragsparteien.

8. Ist eine Vertragspartei der Auffassung, dass eine Frage mit Bezug zum Umweltschutz im Luftverkehr, einschließlich neuer Maßnahmenvorschläge, Zweifel hinsichtlich der Anwendung oder Durchführung dieses Abkommens aufwirft, kann sie eine Sitzung des durch Artikel 18 eingeführten Gemeinsamen Ausschusses verlangen, um diese Frage zu erörtern und bei berechtigten Einwänden geeignete Lösungen zu entwickeln.

Artikel 4

Soziale Dimension

Nach Artikel 17 wird folgender Artikel 17a eingefügt:

ARTIKEL 17a

Soziale Dimension

1. Die Vertragsparteien erkennen die Bedeutung der sozialen Dimension des Abkommens und die sich ergebenden Vorteile an, wenn offene Märkte mit hohen Sozialstandards einhergehen. Sozialstandards oder die in den jeweiligen Rechtsvorschriften der Vertragsparteien verankerten beschäftigungsbezogenen Rechte und Grundsätze sollen durch die Möglichkeiten, die das Abkommen eröffnet, nicht gefährdet werden.
2. Bei der Anwendung des Abkommens werden die Vertragsparteien von den Grundsätzen in Absatz 1 geleitet; dazu gehört auch, dass der Gemeinsame Ausschuss nach Artikel 18 die Auswirkungen des

Abkommens im sozialen Bereich regelmäßig beobachtet und bei berechtigten Einwänden geeignete Lösungen ausarbeitet.

Artikel 5

Gemeinsamer Ausschuss

Die Absätze 3, 4 und 5 von Artikel 18 des Abkommens werden vollständig gestrichen und erhalten folgende Fassung:

3. Der Gemeinsame Ausschuss überprüft bei Bedarf die Anwendung des Abkommens allgemein, einschließlich möglicher Auswirkungen von Beschränkungen der Luftverkehrsinfrastruktur auf die Ausübung der in Artikel 3 vorgesehenen Rechte, die Auswirkungen von Sicherheitsmaßnahmen aufgrund von Artikel 9, die Auswirkungen auf die Wettbewerbsbedingungen, auch im Bereich der Computerreservierungssysteme, sowie etwaige Auswirkungen der Anwendung des Abkommens im sozialen Bereich. Zudem prüft der Gemeinsame Ausschuss kontinuierlich einzelne Fragen oder Vorschläge, die sich nach Auffassung einer der Vertragsparteien auf im Rahmen des Abkommens unternommene Maßnahmen auswirken oder auswirken können, wie etwa widersprüchliche regulierungsbezogene Anforderungen.
4. Der Gemeinsame Ausschuss trägt außerdem zur Vertiefung der Zusammenarbeit bei durch:
 - a) Überlegungen zu potenziellen Bereichen für eine Weiterentwicklung des Abkommens, einschließlich Empfehlungen zu dessen Änderung;
 - b) Beobachtung der sozialen Auswirkungen des Abkommens bei seiner Anwendung und Ausarbeitung geeigneter Lösungen bei berechtigten Einwänden;
 - c) Bestandsaufnahme zu Fragen im Zusammenhang mit staatlichen Subventionen bzw. staatlicher Unterstützung, die von einer der

Vertragsparteien im Gemeinsamen Ausschuss angesprochen werden;

- d) Konsensentscheidungen zu Fragen bezüglich der Anwendung von Artikel 11 Absatz 6;
- e) Ausarbeitung von Regelungen für die gegenseitige Anerkennung von Regulierungsfeststellungen, falls von den Vertragsparteien gewünscht;
- f) Förderung der Zusammenarbeit zwischen den jeweiligen Behörden bei ihren Bestrebungen zur Entwicklung ihrer Flugverkehrsmanagementsysteme mit dem Ziel, die Interoperabilität und Kompatibilität dieser Systeme zu optimieren, Kosten zu verringern und ihre Sicherheit, Kapazität und Umweltverträglichkeit zu steigern;
- g) Unterstützung von Vorschlägen für gemeinsame Projekte und Initiativen – auch mit Drittstaaten – auf dem Gebiet der Flugsicherheit;
- h) Förderung einer stetigen engen Zusammenarbeit zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien, einschließlich Initiativen zur Entwicklung von Sicherheitsverfahren, die die Abfertigung von Fluggästen und Fracht erleichtern, ohne die Luftsicherheit zu beeinträchtigen;
- i) Prüfung, ob die jeweiligen Gesetze, Vorschriften und Praktiken der Vertragsparteien in den unter Anhang 9 (Erleichterungen) zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt fallenden Bereichen die Ausübung von Rechten im Rahmen dieses Abkommens beeinflussen;
- j) Unterstützung des Austauschs von Sachverständigen bei neuen Initiativen und Entwicklungen im Bereich Gesetzgebung und Regulierung, einschließlich der Bereiche Flug- und Luftsicherheit, Umwelt, Luftverkehrsinfrastruktur (einschließlich Zeitnischen) und Verbraucherschutz;

- k) gegebenenfalls Unterstützung von Konsultationen zu Luftverkehrsfragen, die in internationalen Organisationen und in den Beziehungen zu Drittländern behandelt werden, wobei auch ein gemeinsames Vorgehen zu prüfen wäre;
 - l) Erlass von Konsensentscheidungen nach Artikel 1 Absatz 3 sowie Artikel 2 Absatz 3 von Anhang 4.
5. Die Vertragsparteien verfolgen das gemeinsame Ziel, möglichst große Vorteile für Verbraucher, Luftfahrtunternehmen, Arbeitnehmer und Gemeinschaften beiderseits des Atlantiks zu erreichen, indem dieses Abkommen auf Drittländer ausgeweitet wird. Zu diesem Zweck untersucht der Gemeinsame Ausschuss gegebenenfalls die Bedingungen und Verfahren, einschließlich aller erforderlichen Änderungen dieses Abkommens, unter denen weitere Drittländer diesem Abkommen beitreten könnten.

Artikel 6

Schaffung zusätzlicher Möglichkeiten

Artikel 21 wird vollständig gestrichen und wie folgt ersetzt:

ARTIKEL 21

Schaffung zusätzlicher Möglichkeiten

1. Die Vertragsparteien sind dem gemeinsamen Ziel eines weiteren Abbaus von Marktzutrittsschranken verpflichtet, um möglichst große Vorteile für Verbraucher, Luftfahrtunternehmen, Arbeitnehmer und Gemeinschaften beiderseits des Atlantiks zu erreichen; dazu zählt auch, dass der Zugang der Luftfahrtunternehmen zu globalen Kapitalmärkten verbessert wird, um der Realität der globalen Luftfahrtindustrie besser zu entsprechen, und das

transatlantische Luftverkehrssystem gestärkt und ein Rahmen geschaffen wird, der andere Länder zur Öffnung ihrer eigenen Märkte für Luftverkehrsdienste ermutigt.

2. Im Einklang mit dem gemeinsamen Ziel in Absatz 1 und in Erfüllung seiner Verpflichtung nach Artikel 18, die Durchführung dieses Abkommens zu überwachen, überprüft der Gemeinsame Ausschuss jährlich den Stand der Entwicklungen, auch im Hinblick auf die in diesem Artikel genannten Änderungen von Rechtsvorschriften. Der Gemeinsame Ausschuss erarbeitet dazu ein Verfahren für die Zusammenarbeit, einschließlich geeigneter Empfehlungen für die Vertragsparteien. Die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten gestatten auf der Grundlage der Gegenseitigkeit, dass die Vereinigten Staaten oder ihre Staatsangehörigen Mehrheitsbeteiligungen an EU-Luftfahrtunternehmen erwerben und diese effektiv kontrollieren können, sofern der Gemeinsame Ausschuss bestätigt, dass die Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Vereinigten Staaten es zulassen, dass die Mitgliedstaaten oder ihre Staatsangehörigen Mehrheitsbeteiligungen an US-Luftfahrtunternehmen erwerben und diese effektiv kontrollieren können.
3. Nachdem der Gemeinsame Ausschuss im Einklang mit Artikel 18 Absatz 6 schriftlich bestätigt hat, dass die Rechts- und Verwaltungsvorschriften beider Vertragsparteien es der jeweils anderen Partei oder ihren Staatsangehörigen gestatten, Mehrheitsbeteiligungen an ihren Luftfahrtunternehmen zu besitzen und diese effektiv zu kontrollieren,
 - a) tritt Abschnitt 3 von Anhang 1 des Abkommens außer Kraft;
 - b) sind Luftfahrtunternehmen der Vereinigten Staaten berechtigt, Linienflugdienste im kombinierten Fluggast-/Frachtverkehr zwischen Punkten in der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten sowie fünf Ländern durchzuführen, ohne einen Punkt im Gebiet der Vereinigten Staaten anzufliiegen. Die betreffenden Länder werden vom Gemeinsamen Ausschuss innerhalb eines Jahres nach Unterzeichnung dieses Protokolls bestimmt. Der Gemeinsame Ausschuss kann die Liste der Länder ändern oder deren Zahl erhöhen;
 - c) tritt Artikel 2 von Anhang 4 des Abkommens (Eigentumsrechte an und Kontrolle von Luftfahrtunternehmen von Drittländern) außer Kraft und wird durch Anhang 6 des Abkommens betreffend Luftfahrtunternehmen aus Drittländern im Eigentum und unter der

Kontrolle der Vereinigten Staaten oder ihrer Staatsangehörigen ersetzt.

4. Nachdem der Gemeinsame Ausschuss im Einklang mit Artikel 18 Absatz 6 schriftlich bestätigt hat, dass aufgrund der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten in Bezug auf lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen, die mehr als 50 000 Flugbewegungen ziviler Unterschallstrahlflugzeuge im Kalenderjahr verzeichnen, die Europäische Kommission befugt ist, solche Maßnahmen vor ihrer Einführung zu prüfen und angemessene rechtliche Schritte zu unternehmen, wenn sie der Auffassung ist, dass die entsprechenden Verfahren nicht mit den geltenden Anforderungen im Einklang standen,
 - a) sind Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union berechtigt, Linienflugdienste im kombinierten Fluggast-/Frachtverkehr zwischen Punkten in den Vereinigten Staaten sowie fünf weiteren Ländern durchzuführen, ohne einen Punkt im Gebiet der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten anzufliiegen. Die betreffenden Länder werden vom Gemeinsamen Ausschuss innerhalb eines Jahres nach Unterzeichnung dieses Protokolls bestimmt. Der Gemeinsame Ausschuss kann die Liste der Länder ändern oder deren Zahl erhöhen;
 - b) tritt Artikel 2 von Anhang 4 des Abkommens (Eigentumsrechte an und Kontrolle von Luftfahrtunternehmen von Drittländern) außer Kraft und wird durch Anhang 6 des Abkommens betreffend Luftfahrtunternehmen aus Drittländern im Eigentum und unter der Kontrolle der Mitgliedstaaten oder ihrer Staatsangehörigen ersetzt.
5. Nach schriftlicher Bestätigung des Gemeinsamen Ausschusses, dass eine Vertragspartei die für sie geltenden Bedingungen in den Absätzen 3 und 4 erfüllt, kann diese Vertragspartei Konsultationen auf hoher Ebene in Bezug auf die Anwendung dieses Artikels beantragen. Diese Konsultationen müssen innerhalb von 60 Tagen nach Eingang des Antrags stattfinden, soweit nichts anderes vereinbart wurde. Die Vertragsparteien unternehmen jede Anstrengung, um die betreffenden Angelegenheiten zu regeln. Ist die Vertragspartei, die die Konsultationen beantragt hat, mit deren Ergebnis unzufrieden, kann sie über diplomatische Kanäle schriftlich ihre Entscheidung mitteilen, dass kein Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei im Rahmen dieses Abkommens zusätzliche Flüge durchführen oder in neue Märkte eintreten darf. Eine solche Entscheidung wird 60 Tage nach ihrer Mitteilung wirksam. Innerhalb dieses Zeitraums kann die andere Vertragspartei entscheiden, dass kein

Luftfahrtunternehmen der ersten Vertragspartei im Rahmen dieses Abkommens zusätzliche Flüge durchführen oder in neue Märkte eintreten darf. Diese Entscheidung wird an demselben Tag wirksam wie die Entscheidung der ersten Vertragspartei. Entscheidungen dieser Art können durch eine Vereinbarung der Vertragsparteien, die vom Gemeinsamen Ausschuss schriftlich bestätigt wird, aufgehoben werden.

Artikel 7

Staatliche US-Beförderungsaufträge

Anhang 3 des Abkommens wird vollständig gestrichen und wie folgt ersetzt:

Anhang 3

Staatliche US-Beförderungsaufträge

Die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sind berechtigt, Fluggäste und Fracht auf Linien- und Charterflügen zu befördern, wo eine zivile staatliche US-Behörde, -Agentur oder -Stelle

1. die Beförderung für sich selbst in Auftrag gibt oder in Durchführung einer Vereinbarung, nach der die Vergütung von der Regierung oder aus Mitteln, die zur Verwendung durch die Regierung bereitgestellt wurden, bezahlt wird, oder
2. die Beförderung in oder für ein anderes Land oder für eine internationale oder andere Organisation unentgeltlich bereitstellt,

und die Beförderung

a) zwischen einem beliebigen Punkt in den Vereinigten Staaten und einem Punkt außerhalb der Vereinigten Staaten, soweit sie nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe c zulässig ist – mit Ausnahme von Beförderungen zwischen Punkten, für die ein vertragsgebundener Städtepaar-Flugpreis für entsprechend berechnete Fluggäste gilt – oder

b) zwischen zwei beliebigen Punkten außerhalb der Vereinigten Staaten erfolgt.

Dieser Anhang gilt nicht für Beförderungsleistungen, die vom Verteidigungsministerium (Secretary of Defense) oder einer Teilstreitkraft (Secretary of a Military Department) übernommen oder finanziert werden.

Artikel 8

Anhänge

Der Wortlaut der Anlage zu diesem Protokoll wird dem Abkommen als Anhang 6 beigefügt.

Artikel 9

Vorläufige Anwendung

1. Bis zu seinem Inkrafttreten vereinbaren die Vertragsparteien, dieses Protokoll ab dem Tag seiner Unterzeichnung in dem nach den nationalen Rechtsvorschriften zulässigen Umfang vorläufig anzuwenden.

2. Jede Vertragspartei kann der anderen auf diplomatischem Wege jederzeit schriftlich mitteilen, dass sie dieses Protokoll nicht mehr anwenden will. In diesem Fall endet die Anwendung dieses Protokolls 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. Wird die vorläufige Anwendung des Abkommens gemäß seinem Artikel 25 Absatz 2 beendet, so endet gleichzeitig auch die vorläufige Anwendung dieses Protokolls.

Artikel 10

Inkrafttreten

Dieses Protokoll tritt am späteren der beiden folgenden Termine in Kraft:

1. dem Tag des Inkrafttretens des Abkommens;

2. einen Monat nach dem Datum der zuletzt eingegangenen Note im Rahmen eines diplomatischen Notenaustausches zwischen den Vertragsparteien, in der bestätigt wird, dass alle erforderlichen Verfahren für das Inkrafttreten dieses Protokolls abgeschlossen sind.

Im Rahmen dieses Notenaustausches sind die diplomatischen Noten, deren Empfänger bzw. Absender die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten sind, an die Europäische Union bzw. von ihr zu übermitteln. Die diplomatische(n) Note(n) der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten enthalten Bestätigungen der einzelnen

Mitgliedstaaten, dass ihre erforderlichen Verfahren für das Inkrafttreten dieses Protokolls abgeschlossen sind.

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

GESCHEHEN zu

ANHANG 6

Eigentumsrechte an und Kontrolle von Luftverkehrsunternehmen aus Drittländern

1. Keine Vertragspartei darf die ihr im Rahmen von Luftverkehrsvereinbarungen mit einem Drittland zur Verfügung stehenden Rechte nutzen, um Genehmigungen oder Erlaubnisse eines Luftfahrtunternehmens dieses Drittlands mit der Begründung zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken, dass wesentliche Eigentumsanteile an diesem Luftfahrtunternehmen von der anderen Vertragspartei, ihren Staatsangehörigen oder beiden gehalten werden.

2. Die Vereinigten Staaten dürfen keines der ihnen im Rahmen von Luftverkehrsvereinbarungen zur Verfügung stehenden Rechte nutzen, um Genehmigungen oder Erlaubnisse eines Luftfahrtunternehmens des Fürstentums Liechtenstein, der Schweizerischen Eidgenossenschaft, eines Landes, das zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens ECAA-Mitglied ist, oder eines afrikanischen Landes, das zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens ein Open-Skies-Luftverkehrsabkommen mit den Vereinigten Staaten anwendet, mit der Begründung zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken, dass ein oder mehrere Mitgliedstaaten, seine/ihre Staatsangehörige oder beide die effektive Kontrolle über dieses Luftfahrtunternehmen ausüben.

3. Keine Vertragspartei darf die ihr im Rahmen von Luftverkehrsvereinbarungen mit einem Drittland zur Verfügung stehenden Rechte nutzen, um Genehmigungen oder Erlaubnisse eines Luftfahrtunternehmens dieses Drittlands mit der Begründung zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken, dass die andere Vertragspartei, ihre Staatsangehörigen oder beide die effektive Kontrolle über dieses Luftfahrtunternehmen ausüben, sofern das betreffende Drittland eine gute Zusammenarbeit im Bereich der Luftverkehrsbeziehungen mit beiden Vertragsparteien unter Beweis gestellt hat.

4. Der Gemeinsame Ausschuss führt eine Liste von Drittländern, die nach Ansicht beider Vertragsparteien im Bereich der Luftverkehrsbeziehungen eine gute Zusammenarbeit unter Beweis gestellt haben.

Gemeinsame Erklärung

Die Vertreter der Vereinigten Staaten und der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten haben bestätigt, dass das Protokoll zur Änderung des Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten, das am 25. März 2010 in Brüssel paraphiert wurde, in anderen Sprachen zu beglaubigen ist, entweder durch einen Briefwechsel vor Unterzeichnung des Protokolls oder durch einen Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses nach Unterzeichnung des Protokolls.

Diese Gemeinsame Erklärung ist Bestandteil des Protokolls.

Im Namen der Vereinigten Staaten:

Im Namen der Europäischen Union
und ihrer Mitgliedstaaten:

John Byerly (*Unterschrift*)

Daniel Calleja (*Unterschrift*)

25. März 2010