

030375/EU XXIV.GP
Eingelangt am 03/05/10

DE

DE

DE



EUROPÄISCHE KOMMISSION

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

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

NIEDERSCHRIFT ÜBER DIE BERATUNGEN

1. Die Delegation der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten und die Delegation der Vereinigten Staaten von Amerika sind vom 23. bis 25. März 2010 in Brüssel zusammengetroffen, um die Verhandlungen über ein Luftverkehrsabkommen der zweiten Stufe abzuschließen. Die Verzeichnisse der Delegationsteilnehmer sind als Anlage A beigefügt.
2. Die Delegationen haben sich ad referendum über den Text eines Protokolls zur Änderung des am 25. und 30. April 2007 unterzeichneten Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten (nachstehend das „Protokoll“, siehe Anlage B), geeinigt und diesen Text paraphiert. Die Delegationen beabsichtigen, den Entwurf des Protokolls ihren jeweiligen Behörden zur Genehmigung vorzulegen, damit es in naher Zukunft in Kraft treten kann.
3. Bezugnahmen in dieser Niederschrift auf das Abkommen, seine Artikel, Absätze und Anhänge gelten als Bezugnahmen auf das Abkommen in seiner durch das Protokoll geänderten Fassung.
4. Die EU-Delegation bestätigte, 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; von diesem Zeitpunkt an übt sie alle Rechte der Europäischen Gemeinschaft aus und übernimmt all ihre Verpflichtungen, und sämtliche Bezugnahmen auf die Europäische Gemeinschaft in dem Abkommen gelten als Bezugnahmen auf die Europäische Union.
5. Die Delegationen versicherten, dass die Verfahren über die gegenseitige Anerkennung der Regulierungsfeststellungen hinsichtlich Eignung und Staatszugehörigkeit von Luftfahrtunternehmen im neuen Artikel 6a nicht zum Ziel haben, die Anforderungen zu ändern, die nach den Gesetzen und sonstigen Vorschriften von den Vertragsparteien üblicherweise auf die Durchführung von internationalen Luftverkehrsdiensten gemäß Artikel 4 des Abkommens angewandt werden.
6. In Bezug auf Artikel 9 brachten die Delegationen ihren Wunsch einer weiteren Zusammenarbeit zwischen der EU und den USA im Bereich der Luftsicherheit zum Ausdruck, um, wo immer dies möglich ist, im Einklang mit den geltenden Gesetzen und sonstigen Vorschriften ein Höchstmaß an gegenseitigem Vertrauen auf die Sicherheitsmaßnahmen der Gegenseite zu schaffen und unnötige Überschneidungen diesbezüglicher Maßnahmen zu vermeiden.
7. Die Delegationen stellten fest, dass die Zusammenarbeit im Bereich der Luftsicherheit Folgendes einschließen sollte: regelmäßige Konsultationen zu Änderungen bestehender Anforderungen, die nach Möglichkeit vor dem

Wirksamwerden solcher Änderungen stattfinden; eine enge Koordinierung von Flughafenbewertungen und, soweit möglich und angemessen, Inspektionen von Luftfahrtunternehmen; Austausch von Informationen über neue Sicherheitstechnologien und -verfahren.

8. Im Hinblick auf die Förderung einer effizienten Nutzung vorhandener Ressourcen, die Verbesserung der Luftsicherheit und die Schaffung von Erleichterungen verwiesen die Delegationen auf die Vorteile schneller und nach Möglichkeit koordinierter Reaktionen auf neue Gefahren.

9. Beide Delegationen wiesen darauf hin, dass die in den jeweiligen Abkommen zwischen EU-Mitgliedstaaten und den Vereinigten Staaten enthaltenen Bestimmungen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung von Einkommen und Kapital von diesem Protokoll nicht berührt werden.

10. In Bezug auf Artikel 15 Absatz 7 stellte die EU-Delegation fest, dass die in diesem Zusammenhang zu behandelnden Themen unter anderem Folgendes einschließen sollten: die Umweltwirksamkeit und technische Integrität einschlägiger Maßnahmen, die Notwendigkeit, Wettbewerbsverzerrungen und eine Verlagerung von CO₂-Emissionsquellen zu vermeiden, sowie die Frage, ob und wie solche Maßnahmen miteinander verknüpft oder integriert werden können. Die US-Delegation wies darauf hin, dass bei der Ausarbeitung von Empfehlungen unter anderem die Kohärenz mit dem Abkommen von Chicago und die Förderung der Ziele des Abkommens im Mittelpunkt stehen sollten.

11. Beide Delegationen betonten, dass die Bestimmungen des Abkommens ihre jeweiligen rechtlichen und politischen Standpunkte zu verschiedenen luftfahrtbezogenen Umweltfragen in keiner Weise beeinträchtigen.

12. In Anerkennung gemeinsamer Umweltziele erarbeiteten die Delegationen eine Gemeinsame Erklärung über die Zusammenarbeit beim Umweltschutz, die dieser Niederschrift als Anlage C beigefügt ist.

13. Die EU-Delegation bekräftigte die Absicht der EU, ihre Arbeit auf der Grundlage des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen fortzusetzen, um globale Emissionsminderungsziele für den internationalen Luftverkehr festzulegen.

14. Die Delegationen der USA und der EU bekräftigten die Absicht der Vereinigten Staaten und der EU, im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) auf eine Verringerung der Treibhausgasemissionen im internationalen Luftverkehr hinzuwirken. Beide Delegationen wiesen zudem auf Beiträge der Branche zur Unterstützung dieses Prozesses hin.

15. Beide Delegationen wiesen darauf hin, dass der Grundsatz der Ausgewogenheit gemäß Artikel 15 Absatz 4 sich auf die Resolution A35-5 bezieht, die auf der 35. ICAO-Versammlung einstimmig verabschiedet wurde. Die Delegationen betonten, dass sämtliche Aspekte des in der Resolution verankerten Grundsatzes der Ausgewogenheit relevant und wichtig sind, einschließlich der Anerkennung, dass Staaten einschlägige rechtliche Verpflichtungen haben und an bestehende Vereinbarungen, geltende Gesetze und etablierte Strategien gebunden sind, die die Anwendung dieses Grundsatzes beeinflussen können.

16. Beide Delegationen bekundeten nachdrücklich ihre Unterstützung für die Anwendung der ICAO-Leitlinien „Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise“ (Leitlinien zum Grundsatz der Ausgewogenheit bei der Bekämpfung von Fluglärm), die derzeit als ICAO-Dokument 9829 (2. Ausgabe) veröffentlicht werden.

17. Betreffend Artikel 15 Absatz 5 Buchstabe a stellte die EU-Delegation fest, dass „Betroffener“ gemäß Artikel 2 Buchstabe f der Richtlinie 2002/30/EG definiert ist als „eine natürliche oder juristische Person, die von Lärminderungsmaßnahmen, einschließlich Betriebsbeschränkungen, betroffen ist oder betroffen werden könnte oder ein berechtigtes Interesse an solchen Maßnahmen hat“. Die EU-Delegation wies zudem darauf hin, dass nach Artikel 10 der Richtlinie die Mitgliedstaaten sicherstellen müssen, dass zur Anwendung der Artikel 5 und 6 der Richtlinie Verfahren zur Konsultation der Betroffenen gemäß dem anzuwendenden nationalen Recht eingeführt werden.

18. Unter Berücksichtigung der Herausforderungen durch die zunehmende grenzüberschreitende Freizügigkeit der Arbeitnehmer und grenzübergreifende Struktur von Unternehmen wies die EU-Delegation darauf hin, dass die Europäische Kommission die Situation sorgfältig beobachtet und weitere Schritte in Erwägung zieht, um in diesem Bereich die Durchführung, Anwendung und Durchsetzung von Maßnahmen zu verbessern. Die EU-Delegation verwies auch auf die aktuelle Arbeit der Europäischen Kommission in Bezug auf transnationale Kollektivvereinbarungen und äußerte ihre Bereitschaft, den Gemeinsamen Ausschuss über solche Vereinbarungen und gegebenenfalls andere einschlägige Initiativen zu unterrichten.

19. Die US-Delegation wies darauf hin, dass in den Vereinigten Staaten der Grundsatz, wonach Einzelpersonen bestimmte Personal- oder Berufsgruppen innerhalb eines Luftfahrtunternehmens vertreten können, zur Stärkung der Rechte des Flug- und des Bodenpersonals auf die Bildung von Vereinigungen und die Aushandlung und Durchsetzung von Tarifvereinbarungen beigetragen hat.

20. Beide Delegationen hielten fest, dass, sofern eine Vertragspartei Maßnahmen ergreift, die im Widerspruch zu dem Abkommen, einschließlich Artikel 21, stehen, die andere Vertragspartei sich ihrerseits geeigneter und angemessener Maßnahmen bedienen kann, die im Einklang mit dem Völkerrecht, einschließlich dieses Abkommens, getroffen werden.

21. Betreffend Artikel 21 Absatz 4 stellte die EU-Delegation fest, dass die in dem Absatz genannte Prüfung von der Europäischen Kommission von Amts wegen (ex officio) oder einseitig (ex parte) vorgenommen wird.

22. Die Delegationen stellten fest, dass die Verkehrsrechte gemäß Artikel 21 Absatz 4 Buchstabe a zusätzlich zu den Rechten gelten, die der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten nach Artikel 3 des Abkommens gewährt werden.

23. Die Delegationen äußerten sich zufrieden über die in dem Abkommen vorgesehene Zusammenarbeit zwischen dem US-Verkehrsministerium und der Europäischen Kommission, die dem gemeinsamen Ziel dient, die jeweiligen Gesetze, Verfahren und Praktiken der anderen Vertragspartei im Bereich des Wettbewerbs sowie die bestehenden oder zu erwartenden Auswirkungen von Entwicklungen in der Luftverkehrsbranche auf den Wettbewerb besser zu verstehen.

24. Die Delegationen bekräftigten das Bekenntnis der jeweiligen Wettbewerbsbehörden zu Dialog, Zusammenarbeit und dem Grundsatz der Transparenz unter Beachtung der rechtlichen Anforderungen, einschließlich des Schutzes vertraulicher Geschäftsdaten. Zudem bestätigten die Delegationen die Bereitschaft ihrer Wettbewerbsbehörden, gegebenenfalls Hinweise zu Verfahrensregeln zu geben.

25. Die Delegationen wiesen darauf hin, dass an den Gemeinsamen Ausschuss oder andere Empfänger gerichtete Mitteilungen über die Zusammenarbeit gemäß Anhang 2 mit den Vorschriften über die Offenlegung vertraulicher bzw. marktsensibler Informationen im Einklang stehen muss.

26. In Bezug auf Anhang 6 Absatz 4 brachten die Delegationen ihre Erwartung zum Ausdruck, dass der Gemeinsame Ausschuss innerhalb eines Jahres nach Unterzeichnung des Protokolls geeignete Kriterien ausarbeitet, anhand deren festgestellt werden kann, ob ein Land eine gute Zusammenarbeit im Bereich der Luftverkehrsbeziehungen unter Beweis gestellt hat.

27. Die Delegationen begrüßten die Teilnahme von Vertretern Islands und Norwegens als Beobachter der EU-Delegation und wiesen darauf hin, dass der Gemeinsame Ausschuss weiter daran arbeiten wird, einen Vorschlag über die Bedingungen und Verfahren auszuarbeiten, unter denen Island und Norwegen dem Abkommen in seiner durch das Protokoll geänderten Fassung beitreten könnten.

28. Beide Delegationen brachten ihre Erwartung zum Ausdruck, dass ihre jeweiligen Luftfahrtbehörden ab dem Zeitpunkt der Unterzeichnung des Protokolls auf der Grundlage von Einvernehmen und Gegenseitigkeit oder auf administrativer Basis Verkehrsdienste gestatten werden, die mit dem Abkommen in seiner durch das Protokoll geänderten Fassung im Einklang stehen.

Für die Delegation der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten:

Für die Delegation der Vereinigten Staaten von Amerika:

Daniel CALLEJA

John BYERLY

ANLAGE C

Gemeinsame Erklärung über die Zusammenarbeit beim Umweltschutz

Die Delegationen der Vereinigten Staaten von Amerika sowie der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten bekräftigten die besondere Bedeutung, die der Behandlung der Umweltauswirkungen des internationalen Luftverkehrs zukommt. Sie bekannten sich zu den gemeinsamen Umweltzielen, die auf der 35. Versammlung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) festgelegt wurden, nämlich

- a) die Zahl der von erheblichem Fluglärm betroffenen Menschen zu begrenzen oder zu verringern,
- b) die Auswirkungen luftverkehrsbedingter Emissionen auf die lokale Luftqualität zu begrenzen oder zu verringern und
- c) die Auswirkungen luftverkehrsbedingter Treibhausgasemissionen auf das Weltklima zu begrenzen oder zu verringern.

Die Delegationen würdigten das Ergebnis der 15. Konferenz der Vertragsparteien des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen und der Kopenhagener Vereinbarung und schlossen sich gemeinsam der Auffassung der Wissenschaft an, dass die globale Erwärmung weniger als 2 °C betragen sollte.

Die Delegationen äußerten den nachdrücklichen Wunsch und die Bereitschaft der Vertragsparteien zur Zusammenarbeit, um auf den in der hochrangigen ICAO-Sitzung über den internationalen Luftverkehr und den Klimawandel erzielten Fortschritten aufzubauen und gemeinsam mit den internationalen Partnern in der ICAO ein anspruchsvolleres Aktionsprogramm anzustreben, das unter anderem robuste Ziele und einen Rahmen für marktgestützte Maßnahmen enthält und den speziellen Bedürfnissen der Entwicklungsländer Rechnung trägt.

Beide Seiten äußerten ihre Bereitschaft, im ICAO-Ausschuss für Umweltschutz in der Luftfahrt (CAEP) zusammenzuarbeiten, um für einen zügigen und effektiven Abschluss seines Arbeitsprogramms zu sorgen, einschließlich der Annahme einer globalen CO₂-Norm für Luftfahrzeuge und weiterer Maßnahmen bezüglich Klimawandel, Fluglärm und Luftqualität.

Die Delegationen betonten die Notwendigkeit, die Umweltauswirkungen des Luftverkehrs durch folgende Maßnahmen zu mindern:

- weitere Zusammenarbeit in den Programmen NextGen und SESAR zur Modernisierung des Flugverkehrsmanagements, wozu auch die Initiative AIRE (Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions) gehört;

- Förderung bzw. Beschleunigung der Entwicklung und Anwendung neuer Flugzeugtechnologien und umweltverträglicher, alternativer Flugkraftstoffe, auch im Rahmen der Gemeinsamen Technologieinitiative „Clean Sky“, des Programms CLEEN (Continuous Low Energy, Emissions and Noise) sowie der Initiativen CAAFI (Commercial Aviation Alternative Fuels Initiative) und SWAFEA (Sustainable Way for Alternative Fuel and Energy in Aviation);
- Zusammenarbeit mit der Wissenschaft, etwa im Rahmen der wissenschaftlichen Gruppe des CAEP, um die Umweltauswirkungen des Luftverkehrs, beispielsweise auf die Gesundheit und CO₂-unabhängige Klimaauswirkungen, besser verstehen und quantifizieren zu können.