



Brüssel, den 5.6.2019
COM(2019) 256 final

2019/0125 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über die Unterzeichnung im Namen der Europäischen Union und die vorläufige Anwendung des Übereinkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika, der Europäischen Union, Island und dem Königreich Norwegen betreffend zeitliche Beschränkungen von Vereinbarungen über die Bereitstellung von Luftfahrzeugen mit Besatzung

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Das Übereinkommen zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika, der Europäischen Union, Island und dem Königreich Norwegen betreffend zeitliche Beschränkungen von Vereinbarungen über die Bereitstellung von Luftfahrzeugen mit Besatzung (im Folgenden „Wet-Lease-Übereinkommen“) wurde von der Kommission im Rahmen eines vom Rat am 21. Dezember 2016 erteilten Mandats ausgehandelt.

Es beruht auf dem am 25. und 30. April 2007 unterzeichneten Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und den Vereinigten Staaten¹ (im Folgenden „USA“) und bestätigt den Abschluss klarer und nichtrestriktiver Wet-Lease-Vereinbarungen² unter Beteiligung der Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien, wodurch die entsprechenden Bestimmungen des Luftverkehrsabkommens präzisiert werden.

Mit dem Wet-Lease-Übereinkommen werden nicht nur die derzeitigen Streitigkeiten über die Anwendung der einschlägigen Bestimmungen des Luftverkehrsabkommens beigelegt, sondern auch Klarheit und Rechtssicherheit für künftige Vereinbarungen, die die Luftfahrtunternehmen der EU, Islands, Norwegens und der USA betreffen, geschaffen werden. Außerdem wird erwartet, dass durch das Übereinkommen neue Geschäftsmöglichkeiten für die Luftfahrtunternehmen aller Seiten entstehen und ihre Zusammenarbeit verbessert wird.

• Allgemeiner Kontext

Das Luftverkehrsabkommen EU-USA sieht eine offene Wet-Lease-Regelung zwischen den Vertragsparteien vor. In den Verhandlungsrichtlinien wurde das allgemeine Ziel festgelegt, ein Wet-Lease-Übereinkommen mit dem Ziel auszuhandeln, die einschlägigen Bestimmungen des Luftverkehrsabkommens zu präzisieren und zeitliche Beschränkungen von Wet-Lease-Vereinbarungen, die die Luftfahrtunternehmen der EU, Islands, Norwegens und der USA betreffen, aufzuheben.

Am 8. März 2019 wurde im Einklang mit den Verhandlungsrichtlinien der Entwurf eines Wet-Lease-Übereinkommens paraphiert.

• Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich

Das Luftverkehrsabkommen EU-USA ist das weltweit wichtigste Luftverkehrsabkommen. Mit einem Volumen von mehr als 75 Millionen Sitzplätzen pro Jahr stellt es einen Eckpfeiler der Luftfahrtaußenpolitik der EU dar. Das Wet-Lease-Übereinkommen wird die seit Langem bestehende Unklarheit bei der Anwendung der im Luftverkehrsabkommen enthaltenen Wet-Lease-Bestimmungen beseitigen und damit zum reibungslosen Funktionieren der transatlantischen Luftverkehrsbeziehungen beitragen.

¹ ABl. L 134 vom 25.5.2007, S. 4.

² Wet-Lease ist eine Leasing-Vereinbarung, bei der ein Luftfahrtunternehmen (Leasinggeber) die Flüge unter Bereitstellung des Luftfahrzeugs mit Besatzung für ein anderes Luftfahrtunternehmen (Leasingnehmer) durchführt.

Das Wet-Lease-Übereinkommen steht mit den allgemeinen Wet-Lease-Vorschriften der EU im Einklang: Artikel 13 Absatz 3 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008³ in der kürzlich geänderten Fassung⁴ sieht die Aufhebung zeitlicher Beschränkungen durch eine von der Union unterzeichnete internationale Übereinkunft über Wet-Lease vor, die auf einem EU-Luftverkehrsabkommen beruht, das vor dem 1. Januar 2008 unterzeichnet wurde.

- **Kohärenz mit bestehenden Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

Das Wet-Lease-Übereinkommen steht mit den allgemeinen Wet-Lease-Vorschriften der EU im Einklang: Artikel 13 Absatz 3 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 sieht die Aufhebung zeitlicher Beschränkungen durch eine von der Union unterzeichnete internationale Übereinkunft über Wet-Lease vor, die auf einem EU-Luftverkehrsabkommen beruht, das vor dem 1. Januar 2008 unterzeichnet wurde.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Artikel 100 Absatz 2 und Artikel 218 Absatz 5 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden „AEUV“).

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Entfällt. Das Wet-Lease-Übereinkommen fällt gemäß Artikel 3 Absatz 2 AEUV in die ausschließliche Zuständigkeit der EU.

- **Verhältnismäßigkeit**

Gegenstand des Wet-Lease-Übereinkommens ist lediglich der in Rede stehende Sachverhalt, andere Angelegenheiten bleiben davon unberührt. Durch seinen ausschließlichen Schwerpunkt auf den zeitlichen Beschränkungen, die derzeit für die Wet-Lease-Vereinbarungen im transatlantischen Markt gelten, wird das Übereinkommen die Klarheit der im Luftverkehrsabkommen enthaltenen Wet-Lease-Bestimmungen weiter erhöhen.

Zudem werden die Mitgliedstaaten auch in Zukunft ihre herkömmlichen Verwaltungsaufgaben im Zusammenhang mit der Genehmigung von Wet-Lease-Vereinbarungen wahrnehmen.

- **Wahl des Instruments**

Eine internationale Übereinkunft ist die einzige Möglichkeit, das angestrebte Ziel zu erreichen.

³ Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3).

⁴ Verordnung (EU) 2019/2 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 11 vom 14.1.2019, S. 1).

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Entfällt.

- **Konsultation der Interessenträger**

Alle EU-Mitgliedstaaten, Interessenträger aus der gesamten Wertschöpfungskette des Luftverkehrs und die Sozialpartner, insbesondere Gewerkschaften, sind während der verschiedenen Verhandlungsphasen konsultiert worden. Im Rahmen dieses Verfahrens abgegebene Bemerkungen wurden berücksichtigt.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Entfällt.

- **Folgenabschätzung**

Entfällt.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Entfällt.

- **Grundrechte**

Entfällt.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Haushalt der Union.

5. WEITERE ANGABEN

- **Zusammenfassung des vorgeschlagenen Übereinkommens**

Das Übereinkommen umfasst einen Hauptteil und eine Gemeinsame Erklärung über die Beglaubigung zusätzlicher Sprachfassungen.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über die Unterzeichnung im Namen der Europäischen Union und die vorläufige Anwendung des Übereinkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika, der Europäischen Union, Island und dem Königreich Norwegen betreffend zeitliche Beschränkungen von Vereinbarungen über die Bereitstellung von Luftfahrzeugen mit Besatzung

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Am 21. Dezember 2016 ermächtigte der Rat die Kommission zur Aufnahme von Verhandlungen mit den Vereinigten Staaten von Amerika, Island und dem Königreich Norwegen über ein Übereinkommen betreffend zeitliche Beschränkungen von Vereinbarungen über die Bereitstellung von Luftfahrzeugen mit Besatzung. Mit der Paraphierung des Übereinkommens am 8. März 2019 wurden die Verhandlungen erfolgreich abgeschlossen.
- (2) Das Übereinkommen sollte vorbehaltlich seines späteren Abschlusses von der Union unterzeichnet und vorläufig angewendet werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Unterzeichnung des Übereinkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika, der Europäischen Union, Island und dem Königreich Norwegen betreffend zeitliche Beschränkungen von Vereinbarungen über die Bereitstellung von Luftfahrzeugen mit Besatzung wird im Namen der Union vorbehaltlich des Abschlusses des genannten Übereinkommens genehmigt.

Der Wortlaut des Übereinkommens ist diesem Beschluss beigefügt.

Artikel 2

Der Präsident des Rates wird ermächtigt, die Person(en) zu bestellen, die befugt ist (sind), das Übereinkommen – vorbehaltlich seines Abschlusses – im Namen der Union zu unterzeichnen.

Artikel 3

Bis zu seinem Inkrafttreten wird das Übereinkommen gemäß Artikel 7 Absatz 2 des Übereinkommens vorläufig von der Union angewendet.

Artikel 4

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

Brüssel, den 5.6.2019
COM(2019) 256 final

ANNEX 1

ANHANG

des Vorschlags für einen Beschluss des Rates

über die Unterzeichnung im Namen der Europäischen Union und die vorläufige Anwendung des Übereinkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika, der Europäischen Union, Island und dem Königreich Norwegen betreffend zeitliche Beschränkungen von Vereinbarungen über die Bereitstellung von Luftfahrzeugen mit Besatzung

Übereinkommen betreffend zeitliche Beschränkungen von Vereinbarungen über die Bereitstellung von Luftfahrzeugen mit Besatzung

Die VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA (im Folgenden „Vereinigte Staaten“), DIE EUROPÄISCHE UNION, ISLAND und DAS KÖNIGREICH NORWEGEN (im Folgenden „Norwegen“) –

in Anerkennung des Nutzens der Förderung der Flexibilität sowie billiger und gleicher Wettbewerbsbedingungen in Bezug auf Betriebsvereinbarungen zwischen Luftfahrtunternehmen nach Artikel 10 Absatz 9 des am 25. und 30. April 2007 unterzeichneten Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten in der Fassung des am 24. Juni 2010 unterzeichneten Protokolls zur Änderung des Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten (im Folgenden „Luftverkehrsabkommen EU-USA“), das gemäß dem am 16. und 21. Juni 2011 unterzeichneten Luftverkehrsabkommen zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika, der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten, Island und dem Königreich Norwegen (im Folgenden „Vier-Parteien-Luftverkehrsabkommen“) angewendet wird,

in Anerkennung der umfassenden Luftverkehrsbeziehungen zwischen den Vertragsparteien, die durch das Luftverkehrsabkommen EU-USA und das Vier-Parteien-Luftverkehrsabkommen sowie die im Rahmen dieser Abkommen entstandene enge Zusammenarbeit zwischen den Vertragsparteien geschaffen wurden,

in Bekräftigung des gemeinsamen Ziels der Vertragsparteien, im internationalen Luftverkehr ein Höchstmaß an Flug- und Luftsicherheit zu gewährleisten, das auch in ihren ähnlichen Regelungsrahmen zum Ausdruck kommt,

in Anerkennung der Tatsache, dass zwischen den Vertragsparteien vergleichbare soziale und wirtschaftliche Bedingungen in Bezug auf den internationalen Luftverkehr bestehen, sowie

in dem festen Willen, die Flexibilität von Betriebsvereinbarungen zwischen Luftfahrtunternehmen über das Leasing von Luftfahrzeugen mit Besatzung

gemäß dem Luftverkehrsabkommen EU-USA, einschließlich gemäß dessen Anwendung nach dem Vier-Parteien-Luftverkehrsabkommen, durch die gegenseitige Aufhebung zeitlicher Beschränkungen solcher Vereinbarungen zu fördern und dabei die anderweitige Anwendung der betreffenden Abkommen unberührt zu lassen –

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Übereinkommens bezeichnet der Ausdruck

1. „europäische Luftfahrtunternehmen“ Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten, Islands und Norwegens, die gemäß Artikel 4 des Luftverkehrsabkommens EU-USA, einschließlich gemäß dessen Anwendung nach dem Vier-Parteien-Luftverkehrsabkommen, zur Erbringung internationaler Luftverkehrsdienste berechtigt sind;
2. „Vertragspartei“ die Vereinigten Staaten, die Europäische Union, Island oder Norwegen;
3. „US-Luftfahrtunternehmen“ Luftfahrtunternehmen der Vereinigten Staaten, die gemäß Artikel 4 des Luftverkehrsabkommens EU-USA, einschließlich gemäß dessen Anwendung nach dem Vier-Parteien-Luftverkehrsabkommen, zur Erbringung internationaler Luftverkehrsdienste berechtigt sind;
4. „Wet-Lease-Vereinbarung“ jede Vereinbarung zwischen zwei Luftfahrtunternehmen über die Bereitstellung von Luftfahrzeugen mit Besatzung für den internationalen Luftverkehr.

Artikel 2

Zeitliche Beschränkungen

1. Eine Vertragspartei schreibt keine zeitlichen Beschränkungen für die Durchführung von Wet-Lease-Vereinbarungen gemäß Artikel 10 Absatz 9 des Luftverkehrsabkommens EU-USA, einschließlich gemäß dessen Anwendung nach dem Vier-Parteien-Luftverkehrsabkommen, vor, auch nicht durch Rechts- oder Verwaltungsvorschriften, sofern die betreffenden Wet-Lease-Vereinbarungen vollständig im Einklang mit Artikel 10 Absatz 9 stehen.
2. Absatz 1 ist nicht so auszulegen, als schränke er das Recht der Vertragsparteien ein, ihre Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Bezug auf Wet-Lease-Vereinbarungen, die ihre Luftfahrtunternehmen und diejenigen von Ländern betreffen, die nicht Vertragsparteien dieses Übereinkommens sind, anderweitig anzuwenden.

Artikel 3

Konsultationen

Jede Vertragspartei kann jederzeit um Konsultationen mit einer oder mehreren anderen Vertragsparteien in Bezug auf Angelegenheiten im Zusammenhang mit diesem Übereinkommen ersuchen. Die Konsultationen müssen so bald wie möglich beginnen, spätestens jedoch 60 Tage nach Eingang des Ersuchens bei der anderen Vertragspartei oder gegebenenfalls nach dem Zeitpunkt, zu dem alle anderen Vertragsparteien das Ersuchen erhalten haben, sofern nichts anderes vereinbart wurde. Diese Konsultationen können im Rahmen einer Sitzung des in Artikel 18 des Luftverkehrsabkommens EU-USA genannten Gemeinsamen Ausschusses stattfinden.

Artikel 4

Überprüfung

Die Vertragsparteien überprüfen gegebenenfalls die Anwendung dieses Übereinkommens. Diese Überprüfung kann im Rahmen einer Sitzung des in Artikel 18 des Luftverkehrsabkommens EU-USA genannten Gemeinsamen Ausschusses stattfinden.

Artikel 5

Beilegung von Streitigkeiten

1. Alle sich aus diesem Übereinkommen ergebenden Streitigkeiten, die sich nicht durch Konsultationen nach Artikel 3 beilegen lassen, können von den Streitparteien im Einvernehmen einer Person oder Instanz zur Entscheidung vorgelegt werden. Einigen sich die Streitparteien nicht in diesem Sinne, so wird die Streitigkeit auf Ersuchen einer der Streitparteien unter Anwendung der Verfahren nach Artikel 19 Absätze 2 bis 8 des Luftverkehrsabkommens EU-USA Gegenstand eines Schiedsverfahrens, sofern dieses Übereinkommen nichts anderes vorsieht.
2. Bei Streitigkeiten zwischen
 - a) zwei Vertragsparteien dieses Übereinkommens bezeichnet der Ausdruck „Vertragspartei“ oder „Vertragsparteien“ in Artikel 19 Absätze 2 bis 8 des Luftverkehrsabkommens EU-USA bei Anwendung auf eine solche sich aus diesem Übereinkommen ergebende Streitigkeit eine Streitpartei beziehungsweise die Streitparteien einer sich aus diesem Übereinkommen ergebenden Streitigkeit;
 - b) mehr als zwei Vertragsparteien dieses Übereinkommens können an einem Verfahren nach diesem Artikel auf beiden Seiten mehrere Vertragsparteien beteiligt sein. Bei einer solchen sich aus diesem Übereinkommen ergebenden Streitigkeit sind alle Bezugnahmen auf eine „Vertragspartei“ in Artikel 19 Absätze 2 bis 8 des Luftverkehrsabkommens EU-USA bei Anwendung auf die betreffende Streitigkeit als Bezugnahmen auf eine Seite der sich aus diesem Übereinkommen ergebenden Streitigkeit und alle Bezugnahmen auf „Vertragsparteien“ bei Anwendung auf die betreffende Streitigkeit als Bezugnahmen auf beide Seiten der sich aus diesem Übereinkommen ergebenden Streitigkeit zu verstehen.

3. Der Ausdruck „Abkommen“ in Artikel 19 Absätze 3 und 7 des Luftverkehrsabkommens EU-USA bezeichnet bei Anwendung auf eine sich aus dem vorliegenden Übereinkommen ergebende Streitigkeit dieses Übereinkommen zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika, der Europäischen Union, Island und dem Königreich Norwegen betreffend zeitliche Beschränkungen von Vereinbarungen über die Bereitstellung von Luftfahrzeugen mit Besatzung.
4. Die Bezugnahme auf „Mitgliedstaat“ in Artikel 19 Absatz 2 des Luftverkehrsabkommens EU-USA schließt bei Anwendung auf eine sich aus diesem Übereinkommen ergebende Streitigkeit Island und Norwegen ein.

Artikel 6

Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO)

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

Artikel 7

Inkrafttreten, vorläufige Anwendung und Außerkrafttreten

1. Dieses Übereinkommen tritt einen Monat nach dem Datum der zuletzt eingegangenen Note im Rahmen eines diplomatischen Notenwechsels zwischen den Vertragsparteien in Kraft, in der bestätigt wird, dass alle erforderlichen Verfahren für das Inkrafttreten dieses Übereinkommens abgeschlossen worden sind.
2. Die Vertragsparteien sind übereingekommen, dass dieses Übereinkommen bis zu seinem Inkrafttreten von den Vereinigten Staaten und der Europäischen Union ab Unterzeichnung durch die Vereinigten Staaten und die Europäische Union sowie von Norwegen und Island entweder ab dem Datum der vorläufigen Anwendung durch die Vereinigten Staaten und die Europäische Union oder ab

Unterzeichnung dieses Übereinkommens durch den betreffenden Staat, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist, vorläufig angewendet wird.

3. Die Vereinigten Staaten oder die Europäische Union können den anderen Vertragsparteien auf diplomatischem Wege jederzeit schriftlich mitteilen, dass sie dieses Übereinkommen kündigen oder dessen vorläufige Anwendung gemäß Absatz 2 beenden wollen. Eine Abschrift dieser Mitteilung ist gleichzeitig der ICAO zu übersenden. Das Übereinkommen oder seine vorläufige Anwendung endet um Mitternacht GMT 90 Tage nach dem Datum der schriftlichen Notifikation, es sei denn, die Mitteilung wird vor dem Ende dieses Zeitraums durch Vereinbarung der Vereinigten Staaten und der Europäischen Union wieder zurückgenommen.
4. Island oder Norwegen können den anderen Vertragsparteien auf diplomatischem Wege jederzeit schriftlich mitteilen, dass sie dieses Übereinkommen kündigen oder seine vorläufige Anwendung gemäß Absatz 2 beenden wollen. Eine Abschrift dieser Mitteilung ist gleichzeitig der ICAO zu übersenden. Eine solche Kündigung oder Beendigung der vorläufigen Anwendung wird um Mitternacht GMT 90 Tage nach dem Datum der schriftlichen Notifikation wirksam, es sei denn, die Mitteilung wird vor dem Ende dieses Zeitraums durch Vereinbarung der kündigenden Vertragspartei, der Vereinigten Staaten sowie der Europäischen Union wieder zurückgenommen.
5. Ungeachtet anders lautender Bestimmungen dieses Artikels tritt im Falle der Kündigung des Luftverkehrsabkommens EU-USA oder der Beendigung dessen vorläufiger Anwendung durch seine Vertragsparteien gleichzeitig auch dieses Übereinkommen außer Kraft.
6. Ungeachtet anders lautender Bestimmungen dieses Artikels tritt dieses Übereinkommen im Falle der Kündigung des Vier-Parteien-Luftverkehrsabkommens gemäß dessen Artikel 3 Absatz 1 oder der Beendigung dessen vorläufiger Anwendung durch seine Vertragsparteien oder im Falle dessen Außerkrafttretens für Norwegen oder Island gemäß dessen Artikel 3 Absatz 3 an demselben Tag, an dem diese Beendigung oder Kündigung für die betreffende

Vertragspartei beziehungsweise die betreffenden Vertragsparteien wirksam wird, für Norwegen und/oder Island außer Kraft.

7. Ungeachtet anders lautender Bestimmungen dieses Artikels tritt dieses Übereinkommen im Falle der Kündigung des Vier-Parteien-Luftverkehrsabkommens durch Norwegen und/oder Island gemäß dessen Artikel 3 Absatz 2 für die das Vier-Parteien-Luftverkehrsabkommen kündigende Vertragspartei beziehungsweise die kündigenden Vertragsparteien an demselben Tag außer Kraft, an dem die Kündigung des Vier-Parteien-Luftverkehrsabkommens für die betreffende Vertragspartei beziehungsweise die betreffenden Vertragsparteien wirksam wird.

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

Geschehen zu _____ *am* _____ 2019 *in vierfacher Ausfertigung in englischer Sprache.*

Für die Vereinigten Staaten von Amerika:

Für die Europäische Union:

Für Island:

Für das Königreich Norwegen:

Gemeinsame Erklärung

Die Vertreter der Vereinigten Staaten, der Europäischen Union, Islands und Norwegens haben bestätigt, dass das Übereinkommen betreffend zeitliche Beschränkungen von Vereinbarungen über die Bereitstellung von Luftfahrzeugen mit Besatzung, das ausschließlich in englischer Sprache zu unterzeichnen ist, in anderen Sprachen durch einen Briefwechsel zwischen den Vertragsparteien zu beglaubigen ist.

Diese Gemeinsame Erklärung ist Bestandteil des Übereinkommens.

Für die Vereinigten Staaten von Amerika:

Für die Europäische Union:

Für Island:

Für das Königreich Norwegen:

Brüssel, den 5.6.2019
COM(2019) 256 final

ANNEX 2

ANHANG

des Vorschlags für einen Beschluss des Rates

über die Unterzeichnung im Namen der Europäischen Union und die vorläufige Anwendung des Übereinkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika, der Europäischen Union, Island und dem Königreich Norwegen betreffend zeitliche Beschränkungen von Vereinbarungen über die Bereitstellung von Luftfahrzeugen mit Besatzung

Niederschrift über die Beratungen

1. Am 8. März 2019 erzielten die Delegationen der Vereinigten Staaten (USA), der Europäischen Union (EU), Islands und Norwegens eine Einigung ad referendum über den Wortlaut eines Übereinkommens betreffend zeitliche Beschränkungen von Vereinbarungen über die Bereitstellung von Luftfahrzeugen mit Besatzung (im Folgenden „Übereinkommen“, siehe Anlage A), das sie ihren jeweiligen Behörden zur Genehmigung vorzulegen beabsichtigen. Ein Verzeichnis der Delegationsmitglieder ist in der Anlage B beigefügt.
2. Die Delegationen der USA und der EU brachten zum Ausdruck, dass die Verfasser des am 25. und 30. April 2007 unterzeichneten Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten in der Fassung des am 24. Juni 2010 unterzeichneten Protokolls zur Änderung des Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten (im Folgenden „Luftverkehrsabkommen EU-USA“) beabsichtigten, die Flexibilität bei Betriebsvereinbarungen zwischen Luftfahrtunternehmen gemäß Artikel 10 Absatz 9 zu fördern. Ebenso brachten die Delegationen der USA, der EU sowie Islands und Norwegens zum Ausdruck, dass die Verfasser des Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika, der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten, Island und dem Königreich Norwegen (im Folgenden „Vier-Parteien-Luftverkehrsabkommen“), durch das die Bestimmungen des Luftverkehrsabkommens EU-USA auf Island und Norwegen angewendet werden, beabsichtigten, eine entsprechende Flexibilität zu fördern.
3. Die US-Delegation äußerte sich besorgt darüber, dass die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 die US-Luftfahrtunternehmen daran hindere, gewerbliche Rechte im Rahmen des Luftverkehrsabkommens EU-USA, einschließlich im Rahmen von dessen Anwendung nach dem Vier-

Parteien-Luftverkehrsabkommen, auszuüben, und stellte fest, dass sie sich seit 2014 innerhalb des Gemeinsamen Ausschusses darum bemühen sicherzustellen, dass Luftfahrtunternehmen, die die gewerblichen Leasing-Märkte im Einklang mit Artikel 10 Absatz 9 nutzen wollen, dies auch tun können. Die US-Delegation wies auf die erheblichen Anstrengungen des US-Verkehrsministeriums im Hinblick auf die Schaffung neuer Marktchancen für das Leasing von Luftfahrzeugen mit Besatzung hin, die zur Bekanntgabe überarbeiteter Leitlinien im Februar 2008, veröffentlicht im Bundesregister der USA, Bd. 73, Nr. 41, geführt hätten. Die US-Delegation erklärte ferner, dass ihre Entscheidung, das Übereinkommen auszuhandeln und abzufassen und dessen Wortlaut zur Genehmigung vorzulegen, ihren Standpunkt zu der vorgenannten Verordnung unberührt lasse.

4. Die Delegationen der EU, Islands und Norwegens reagierten darauf mit der Feststellung, dass sie die Bedenken der US-Delegation bezüglich der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 nicht teilten und sie der Auffassung seien, dass die von den Vereinigten Staaten auferlegten zeitlichen Beschränkungen von Wet-Lease-Vereinbarungen zwischen europäischen Luftfahrtunternehmen im Sinne des Artikels 1 Absatz 1 des Übereinkommens die europäischen Luftfahrtunternehmen daran hinderten, gewerbliche Rechte im Rahmen des Luftverkehrsabkommens EU-USA, einschließlich im Rahmen von dessen Anwendung nach dem Vier-Parteien-Luftverkehrsabkommen, auszuüben. Die genannten Delegationen stellten außerdem fest, dass ihre Entscheidung, das Übereinkommen auszuhandeln und abzufassen und dessen Wortlaut zur Genehmigung vorzulegen, ihren Standpunkt zu der genannten Verordnung und den Praktiken der USA unberührt lasse.
5. Insbesondere angesichts der umfassenden Luftverkehrsbeziehungen zwischen den Vertragsparteien des Übereinkommens bekräftigten die Delegationen der EU, Norwegens und Islands ihren Standpunkt, dass dieses Übereinkommen keinen Präzedenzfall für die Aushandlung eines gleichwertigen Übereinkommens zwischen der EU, Island oder Norwegen und einem anderen Land darstelle.

6. Auf eine Frage der US-Delegation in Bezug auf die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 und dieses Übereinkommens durch Island und Norwegen bestätigten die isländische und die norwegische Delegation, dass die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 durch Island und Norwegen durch die Aufnahme der Verordnung in das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum (im Folgenden „EWR-Abkommen“) erfolge. Darüber hinaus stellten die isländische und die norwegische Delegation fest, dass es sich bei dem Übereinkommen um eine völkerrechtliche Übereinkunft handeln werde, die für Island und Norwegen bindend sei.
7. Die EU-Delegation erklärte, dass das Übereinkommen, das Bestandteil des EU-Rechts sein werde, nach EU-Recht, insbesondere Artikel 216 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden „AEUV“), für die Mitgliedstaaten bindend sein werde, obwohl sie aus völkerrechtlicher Sicht nicht Vertragsparteien des Übereinkommens seien; folglich würden die Mitgliedstaaten kraft EU-Rechts daran gehindert werden, gegen das Übereinkommen zu verstoßen, etwa indem sie mit dem Übereinkommen unvereinbare zeitliche Beschränkungen für Wet-Lease-Vereinbarungen auferlegen.
8. Die EU-Delegation stellte außerdem fest, dass nach Artikel 3 Absatz 2 AEUV die EU unter Ausschluss der Mitgliedstaaten die ausschließliche Zuständigkeit für den Abschluss des Übereinkommens habe.
9. In diesem Zusammenhang stellte die EU-Delegation fest, dass, falls ein Mitgliedstaat dem Übereinkommen zuwiderhandele, etwa indem er mit dem Übereinkommen unvereinbare zeitliche Beschränkungen von Wet-Lease-Vereinbarungen auferlege und, da das Übereinkommen Bestandteil des EU-Rechts sei, damit gegen eine Verpflichtung nach EU-Recht verstoße, die Europäische Kommission gemäß AEUV das für die Durchsetzung des EU-Rechts zuständige Organ sei und gemäß Artikel 258 AEUV beim Gerichtshof der Europäischen Union Klage gegen den Mitgliedstaat erheben könne. Darüber hinaus erklärte die EU-Delegation, dass im Fall eines

Verstoßes gegen das Übereinkommen durch einen Mitgliedstaat die EU aufgrund des Übereinkommens für diesen Verstoß verantwortlich wäre und den in den Artikeln 3 und 5 genannten Verfahren unterläge.

10. In diesem Zusammenhang und auf eine Frage der US-Delegation hin bestätigte die EU-Delegation, dass die Europäische Kommission nach EU-Recht und insbesondere nach dem EWR-Abkommen keine Befugnisse besitzt, die Anwendung des Übereinkommens durch Island und Norwegen sicherzustellen. Bei einer möglichen Verletzung des Übereinkommens durch Island oder Norwegen wäre das in den Artikeln 3 und 5 genannte Verfahren maßgeblich. Dies wurde von den Delegationen Islands und Norwegens bestätigt.
11. Die US-Delegation nahm zur Kenntnis, dass das Übereinkommen von den Vereinigten Staaten gemäß Artikel 7 Absatz 2 vorläufig anzuwenden ist.
12. Auf eine Frage der US-Delegation betreffend die vorläufige Anwendung des Übereinkommens und die Fähigkeit der EU, diese Anwendung durch die Mitgliedstaaten sicherzustellen, erklärte die EU-Delegation zum einen, dass gemäß Artikel 218 Absatz 5 AEUV der Rat der EU auf Vorschlag der Europäischen Kommission einen Beschluss über die Genehmigung der Unterzeichnung des Übereinkommens und dessen vorläufige Anwendung nach Artikel 7 Absatz 2 des Übereinkommens erlasse und ein solcher Beschluss nach Artikel 288 AEUV in allen seinen Teilen verbindlich sei. Zum anderen stellte die EU-Delegation fest, dass gemäß Artikel 216 Absatz 2 AEUV das Übereinkommen, einschließlich seiner Bestimmungen über die vorläufige Anwendung nach Artikel 7 Absatz 2, für die Mitgliedstaaten unionsrechtlich bindend sein werde, und verwies auf das in Artikel 258 AEUV vorgesehene Verfahren, mit dem sichergestellt werde, dass die Mitgliedstaaten ihren Verpflichtungen nach EU-Recht nachkommen.

13. Auf eine Frage der US-Delegation betreffend die vorläufige Anwendung des Übereinkommens in Bezug auf Island und Norwegen bestätigten die Delegationen Islands und Norwegens, dass das Übereinkommen gemäß Artikel 7 Absatz 2 ab dem Datum seiner Unterzeichnung vorläufig angewendet werde.
14. Auf eine Frage der EU-Delegation stellte die US-Delegation Informationen über die Regelung der USA für langfristige Wet-Lease-Genehmigungen bereit. Luftfahrtunternehmen, die eine entsprechende Genehmigung beantragen, müssen demnach die Anforderungen gemäß dem Code of Federal Regulations der USA Teil 212 Titel 14 (14 C.F.R. Part 212) erfüllen. Darin werden langfristige Wet-Lease-Vereinbarungen als Vereinbarungen definiert, die entweder a) eine Laufzeit von mehr als 60 Tagen haben oder b) zu einer Reihe von Vereinbarungen gehören, deren Laufzeit zusammengenommen mehr als 60 Tage beträgt. Die US-Delegation erklärte, dass das US-Verkehrsministerium Ermächtigungen für Wet-Lease-Dienste ausstelle, wenn alle Anforderungen erfüllt seien und festgestellt werde, dass die Genehmigung von öffentlichem Interesse ist. Die Voraussetzungen für ein öffentliches Interesse sind in 14 CFR 212.11(b) festgelegt und werden in den regelungsbezogenen Leitlinien vom 15. Februar 2008 (73 Fed. Reg. 10986) erörtert. Die US-Delegation bestätigte in diesem Zusammenhang die in den Absätzen 27, 28, 29 und 31 der dem Luftverkehrsabkommen EU-USA beigefügten Niederschrift über die Beratungen von 2007 enthaltenen Erklärungen zur Prüfung des öffentlichen Interesses.
15. Die US-Delegation stellte fest, dass das US-Verkehrsministerium seit Langem die Praxis verfolge, Anträgen von Luftfahrtunternehmen der EU, Islands und Norwegens auf den Abschluss von Wet-Lease-Vereinbarungen durchweg stattzugeben. Alle Delegationen äußerten ihre Erwartung, dass diese Praxis in einer Weise fortgesetzt werde, die mit dem Übereinkommen sowie dem Luftverkehrsabkommen EU-USA, einschließlich dessen Anwendung nach dem Vier-Parteien-Luftverkehrsabkommen, im Einklang steht.

16. Die Delegationen wiesen darauf hin, dass der in Artikel 18 des Luftverkehrsabkommens EU-USA genannte Gemeinsame Ausschuss den Auftrag hat, die Anwendung des Luftverkehrsabkommens EU-USA, einschließlich dessen Anwendung nach dem Vier-Parteien-Luftverkehrsabkommen, zu überprüfen, und dass dieser Ausschuss sich aus den Vertragsparteien des Vier-Parteien-Luftverkehrsabkommens zusammensetzt, zu denen auch Nichtvertragsparteien des vorliegenden Übereinkommens zählen. Da jedoch alle Vertragsparteien des vorliegenden Übereinkommens dem Gemeinsamen Ausschuss angehören und die EU-Mitgliedstaaten nach EU-Recht durch das Übereinkommen gebunden sind, obwohl sie nicht Vertragsparteien des Übereinkommens sind, brachten die Delegationen ihre Erwartung zum Ausdruck, dass Konsultationen nach Artikel 3 des Übereinkommens oder Überprüfungen nach Artikel 4 im Rahmen ordentlicher Sitzungen oder Sondersitzungen des in Artikel 18 Absatz 1 des Luftverkehrsabkommens EU-USA genannten Gemeinsamen Ausschusses stattfinden würden. Im Falle solcher Konsultationen äußerten die Delegationen die Hoffnung, dass die Art des Forums den Vertragsparteien des Übereinkommens dabei helfen werde, zu einer Lösung zu gelangen.

17. Zudem wiesen die Delegationen darauf hin, dass das Übereinkommen den Auftrag des Gemeinsamen Ausschusses, sich mit Fragen im Zusammenhang mit Wet-Lease-Vereinbarungen gemäß Artikel 10 Absatz 9 des Luftverkehrsabkommens EU-USA, einschließlich dessen Anwendung nach dem Vier-Parteien-Luftverkehrsabkommen, zu befassen, unberührt lässt.

18. Die Delegation der USA und die Delegation der EU erkannten die Sprachenregelung der EU an. In diesem Zusammenhang wies die EU-Delegation darauf hin, dass die EU nach EU-Recht verpflichtet ist, das Übereinkommen in bulgarischer, dänischer, deutscher, estnischer, finnischer, französischer, griechischer, italienischer, kroatischer, lettischer, litauischer, maltesischer, niederländischer, polnischer, portugiesischer, rumänischer, schwedischer, slowakischer, slowenischer, spanischer, tschechischer und ungarischer Sprache abzufassen. Die Delegation der EU brachte ihre

Auffassung zum Ausdruck, dass diese zusätzlichen Sprachfassungen nach dem in der Gemeinsamen Erklärung (siehe Anlage C) vorgesehenen Verfahren beglaubigt werden sollten, wobei alle beglaubigten Fassungen gleichwertig seien. Die isländische und die norwegische Delegation legten ihren Standpunkt dar, wonach die Fassungen in isländischer und norwegischer Sprache in gleicher Weise beglaubigt werden sollten. Die Delegation der USA nahm die Standpunkte der EU, Islands und Norwegens zur Kenntnis und bestätigte – gleichwohl unter Hinweis darauf, dass das Übereinkommen keine Beglaubigung zusätzlicher Sprachfassungen verlange – ihre Bereitschaft, bei der Bearbeitung von Anträgen auf Beglaubigung zusätzlicher Sprachfassungen des Übereinkommens konstruktiv mit den Delegationen der EU, Islands und Norwegens zusammenzuarbeiten.

Für die Delegation der
Vereinigten Staaten von Amerika:

Terri L. Robl

Für die Delegation der
Europäischen Union:

Carlos Bermejo Acosta

Für die Delegation
Islands:

Una Særún Jóhannsdóttir

Für die Delegation
des Königreichs Norwegen:

Øyvind Thorstein Ek