



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 12.1.2018
COM(2018) 19 final

2018/0004 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

**zur Festlegung des im Namen der Europäischen Union in der Internationalen
Zivilluftfahrt-Organisation zu vertretenden Standpunkts**

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag bezieht sich auf den Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) im Zusammenhang mit der vorgesehenen Annahme von rechtswirksamen Akten im Bereich der Zivilluftfahrt zu vertreten ist.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Das Abkommen von Chicago

Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) wurde mit dem Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (das „Abkommen von Chicago“) gegründet, das 1944 in Chicago unterzeichnet wurde und am 4. April 1947 in Kraft trat. Alle Mitgliedstaaten der Europäischen Union sind Vertragsparteien dieses Abkommens und damit Mitglieder der ICAO. Die Union ist keine Vertragspartei des Abkommens von Chicago, hat jedoch Beobachterstatus bei der ICAO.

2.2. Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation

Die ICAO verabschiedet internationale Richtlinien für die Zivilluftfahrt, insbesondere in den Bereichen Flugsicherheit, Flugsicherung, Flugverkehrsmanagement, Umweltschutz, Luftsicherheit, Wirtschaftsentwicklung des Luftverkehrs, Fluggastrechte und Erleichterung der Luftfahrt. Diese Themen fallen auch unter den Vertrag von Lissabon und damit weitestgehend unter die Zuständigkeit der Europäischen Union. Die EU strebt danach, im Bereich der Zivilluftfahrt soweit wie möglich die Kohärenz mit internationalen Richtlinien zu gewährleisten.

2.3. Die vorgesehenen rechtswirksamen Akte der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

Die allgemeine Ausrichtung der ICAO in jedem der vorstehend genannten Bereiche wird auf der ICAO-Versammlung verabschiedet und gilt jeweils drei Jahre bis zur nächsten ICAO-Versammlung.

Es wird vorgeschlagen, den in der ICAO zu vertretenden Standpunkt der Union nach einem zweistufigen Ansatz festzulegen. Mit Ratsbeschluss werden die Grundsätze und Leitlinien des Standpunkts der Union auf Mehrjahresbasis, d. h. für jeden Dreijahreszeitraum der ICAO, festgelegt. Der Standpunkt wird dann für jede ICAO-Ratssitzung durch Non-Papers der Kommission angepasst, die in dem entsprechenden Gremium des Rates der EU erörtert werden. Diese Vorgehensweise wird derzeit auch für andere internationale Organisationen angewandt, etwa im Hafenstaatkontrollausschuss der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle¹.

¹ Beschluss (EU) 2016/381 des Rates vom 14. März 2016 über den im Namen der Europäischen Union im Hafenstaatkontrollausschuss der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle zu vertretenden Standpunkt (ABl. L 72 vom 17.3.2016, S. 53-56).

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

Ziel dieses Vorschlags ist die Festlegung des Standpunkts der Union in der ICAO für den laufenden Dreijahreszeitraum, in dem das Arbeitsprogramm der ICAO für die Jahre 2016 bis 2019 entsprechend den Empfehlungen und Schlussfolgerungen der 39. Sitzung der ICAO-Versammlung umgesetzt wird.

Die Kommission schlägt vor dem Hintergrund der Merkmale des Entscheidungsprozesses in der ICAO den vorstehend genannten zweistufigen Ansatz vor. Der ICAO-Rat ist das leitende Gremium, das für die Annahme rechtswirksamer Akte in der ICAO zuständig ist. Nach den internen Vorschriften der ICAO gilt für die Einreichung von Dokumenten (abhängig von der Art der Dokumente) durch den ICAO-Rat, den ICAO-Ratspräsidenten und den ICAO-Generalsekretär ein Zeitfenster von zehn Tagen bis spätestens 24 Stunden vor der Sitzung des ICAO-Rates. Erst dann stehen alle eingereichten Dokumente zur Verfügung und können von der Kommission im Hinblick darauf geprüft werden, den Standpunkt der Union zu den unter die Zuständigkeit der EU fallenden Themen, die auf dem ICAO-Rat erörtert werden, festzulegen. Die zwischen der Verfügbarkeit der Dokumente und dem Beginn der ICAO-Ratssitzung zur Verfügung stehende Zeit reicht nicht aus, einen Ratsbeschluss nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union („AEUV“) auszuarbeiten und zu erlassen.

Daher wird vorgeschlagen, auf der Grundlage von Artikel 218 Absatz 9 AEUV über den EU-Standpunkt für den laufenden Dreijahreszeitraum einen Ratsbeschluss zu fassen, der durch Non-Papers der Kommission für jede ICAO-Ratssitzung ergänzt wird.

Dieser Vorschlag steht mit der EU-Politik auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt im Einklang, insbesondere mit den Bereichen Flugsicherheit, Flugsicherung, Flugverkehrsmanagement, Umweltschutz, Luftsicherheit, Wirtschaftsentwicklung des Luftverkehrs, Fluggastrechte und Erleichterung der Luftfahrt.

4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

4.1.1. Grundsätze

Nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV sollen die „Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern dieses Gremium rechtswirksame Akte, mit Ausnahme von Rechtsakten zur Ergänzung oder Änderung des institutionellen Rahmens der betreffenden Übereinkunft, zu erlassen hat,“ mit Beschlüssen festgelegt werden.

Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt unabhängig davon, ob die Union ein Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist².

Der Begriff „*rechtswirksame Akte*“ umfasst Akte, die nach den für das betreffende Gremium geltenden völkerrechtlichen Bestimmungen Rechtswirkung entfalten. Daneben fallen

² Rechtssache C-399/12 Deutschland/Rat (OIV), Sgl:EU:C:2014:2258, Rdnr. 64.

Instrumente darunter, die völkerrechtlich nicht bindend sind, aber geeignet sind, „den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber ... erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen“³.

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Die ICAO ist eine durch das Abkommen von Chicago eingerichtete Organisation.

Die Akte, die die ICAO zu erlassen hat, sind rechtsverbindlich. Die vorgesehenen Akte sind geeignet, den Inhalt des im Bereich der Zivilluftfahrt erlassenen Unionsrechts maßgeblich zu beeinflussen, da die von der ICAO erlassenen Richtlinien nach dem Abkommen von Chicago Anwendung finden, sofern ein Vertragsstaat der ICAO keine Abweichung von diesen Richtlinien bekannt gibt (Artikel 38 des Abkommens von Chicago). Zudem strebt die EU danach, im Bereich der Zivilluftfahrt soweit wie möglich die Kohärenz mit internationalen Richtlinien zu gewährleisten.

Der institutionelle Rahmen des Abkommens wird durch die vorgesehenen Akte weder ergänzt noch geändert.

Somit ist Artikel 218 Absatz 9 AEUV die verfahrensrechtliche Grundlage des vorgeschlagenen Beschlusses.

4.2. Materielle Rechtsgrundlage

4.2.1. Grundsätze

Welche die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV ist, hängt in erster Linie vom Zweck und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Liegt dem vorgesehenen Akt ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und lässt sich einer davon als der wichtigste ermitteln, während der andere von untergeordneter Bedeutung ist, so muss der Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV auf eine einzige materielle Rechtsgrundlage gestützt werden, nämlich auf diejenige, die der wichtigste oder vorrangige Zweck oder Gegenstand verlangt.

Hat ein vorgesehener Rechtsakt gleichzeitig mehrere Zwecke oder Gegenstände, die untrennbar miteinander verbunden sind, ohne dass einer dem anderen untergeordnet ist, so muss die materielle Rechtsgrundlage eines Beschlusses nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV ausnahmsweise die verschiedenen zugehörigen Rechtsgrundlagen umfassen.

4.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Mit den vorgesehenen Akten sollen Ziele und Gegenstände im Bereich der gemeinsamen Verkehrspolitik und der Umweltpolitik der Union verfolgt werden. Diese Aspekte der vorgesehenen Akte sind untrennbar miteinander verbunden, ohne dass einer dem anderen untergeordnet ist.

Somit umfasst die materielle Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss die folgenden Bestimmungen: Artikel 100 Absatz 2 und Artikel 191 AEUV.

³ Rechtssache C-399/12 Deutschland / Rat (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, Randnrn. 61 bis 64.

4.3. Schlussfolgerung

Die Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss sollten Artikel 100 Absatz 2 und Artikel 191 AEUV in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV sein.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

zur Festlegung des im Namen der Europäischen Union in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu vertretenden Standpunkts

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf die Artikel 100 Absatz 2 und Artikel 191 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Nach Artikel 47 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt (Abkommen von Chicago) kann die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) internationale Richtlinien für die Luftfahrt erlassen, insbesondere in den Bereichen Flugsicherheit, Flugsicherung, Flugverkehrsmanagement, Umweltschutz, Luftsicherheit, Wirtschaftsentwicklung des Luftverkehrs, Fluggastrechte und Erleichterung der Luftfahrt.
- (2) Es ist angezeigt, den Standpunkt festzulegen, der im Namen der Union in der ICAO zu vertreten ist, da die ICAO Akte erlässt, die geeignet sind, den Inhalt des im Bereich Luftfahrt erlassenen Unionsrechts maßgeblich zu beeinflussen.
- (3) Da es nicht möglich ist, einen im Namen der Union nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu vertretenden Standpunkt innerhalb des von den internen Vorschriften der ICAO und insbesondere der Geschäftsordnung des ICAO-Rates vorgegebenen Zeitrahmens festzulegen, ist es sinnvoll, einen solchen Standpunkt auf Mehrjahresbasis zu verabschieden und darin die Grundsätze und Leitlinien sowie einen Rahmen für die jährlichen Anpassungen festzulegen. Gleichzeitig beziehen sich die meisten der in der ICAO diskutierten Themen auf das ICAO-Arbeitsprogramm, das alle drei Jahre von der Versammlung festgelegt wird. Im besonderen Zusammenhang der ICAO ist es daher möglich, einen allgemeinen Standpunkt festzulegen, der im Namen der Union bei der ICAO zu vertreten ist.
- (4) Zur Förderung eines sicheren, effizienten, leistungsstarken, offenen, wirtschaftlichen und umweltfreundlichen Luftverkehrssystems sollte der Standpunkt der Union entsprechend den Zielen festgelegt werden, die die Union mit ihrer gemeinsamen Verkehrspolitik und ihrer Umweltpolitik auf der Grundlage der Artikel 100 Absatz 2 und Artikel 191 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union verfolgt.

- (5) Mit Beschluss (EU) 2016/915⁴ des Rates wurde der Standpunkt festgelegt, der im Namen der Europäischen Union in Bezug auf ein innerhalb der ICAO-Gremien zu erarbeitendes internationales Instrument, das zur Anwendung eines einheitlichen globalen marktbasierten Mechanismus für Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr ab dem Jahr 2020 führen soll, zu vertreten ist. Für den in dieser Frage von der Union zu vertretenden Standpunkt sollte ausschließlich der Beschluss (EU) 2016/915 gelten, der diesbezüglich konkreter ist als dieser Beschluss –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Standpunkt, der im Namen der Union in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zu vertreten ist, sofern diese Organisation rechtswirksame Beschlüsse zu erlassen hat, ist in Anhang I festgelegt.

Dieser Standpunkt wird vom Rat bewertet und gegebenenfalls auf Vorschlag der Kommission überarbeitet, um vor allem das Ergebnis der 40. ICAO-Versammlung zu berücksichtigen.

Artikel 2

In Bezug auf die Einzelheiten des im Namen der Union auf der Sitzung des ICAO-Rates zu vertretenden Standpunkts wird nach Anhang II verfahren.

Artikel 3

Der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt wird von den gemeinsam im Interesse der Union handelnden Mitgliedstaaten in den ICAO-Gremien vertreten, die im Einklang mit dem Beobachterstatus der Union von der Kommission unterstützt werden.

Artikel 4

Dieser Beschluss gilt unbeschadet des Beschlusses (EU) 2016/915.

⁴ Beschluss (EU) 2016/915 des Rates vom 30. Mai 2016 über den im Namen der Europäischen Union in Bezug auf ein innerhalb der ICAO-Gremien zu erarbeitendes internationales Instrument, das zur Anwendung eines einheitlichen globalen marktbasierten Mechanismus für Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr ab dem Jahr 2020 führen soll, zu vertretenden Standpunkt – (ABl. L 153 vom 10.6.2016, S. 32-34).

Artikel 5

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*



Brüssel, den 12.1.2018
COM(2018) 19 final

ANNEXES 1 to 2

ANHÄNGE

des

Vorschlags für einen Beschluss des Rates

**zur Festlegung des im Namen der Europäischen Union in der Internationalen
Zivilluftfahrt-Organisation zu vertretenden Standpunkts**

ANHANG I

DER IM NAMEN DER UNION IN DER INTERNATIONALEN ZIVILLUFTFAHRT-ORGANISATION ZU VERTRETENDE STANDPUNKT

Grundsätze

Im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) handeln die Mitgliedstaaten gemeinsam im Interesse der Union wie folgt:

- (a) Sie handeln entsprechend den Zielen, die die Union im Rahmen ihrer Luftfahrtpolitik verfolgt, um ein sicheres, effizientes, leistungsstarkes, offenes, wirtschaftliches und umweltfreundliches Luftverkehrssystem zu fördern;
- (b) sie fördern den Ausbau der regionalen Zusammenarbeit und regionaler Luftfahrtsysteme und unterstützen deren Anerkennung durch die ICAO und ihre Vertragsstaaten sowie deren Integration in den ICAO-Rahmen;
- (c) sie fördern die Ausarbeitung von Vorschriften und Strategien für einen sicheren Luftverkehr und die Durchführung einer ordnungsgemäßen Aufsicht über die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften;
- (d) sie fördern die Entwicklung und den Einsatz effizienter, leistungsstarker und interoperabler Flugsicherungssysteme im Einklang mit der Modernisierung des globalen Luftfahrtnavigationsplans (Global Air Navigation Plan, GANP) und des Luftsystemblocks (ASBU);
- (e) sie fördern die Entwicklung eines sicheren Luftverkehrssystems, das vor unrechtmäßigen Eingriffen geschützt wird;
- (f) sie fördern die Entwicklung des Luftverkehrs und sorgen dafür, dass seine Auswirkungen auf das Klima und die Umwelt begrenzt werden;
- (g) sie fördern Klima- und Umweltschutzvorschriften und unterstützen ein verstärktes Handeln auf der Grundlage der Verpflichtungen, die die Union im Rahmen des Übereinkommens von Paris eingegangen ist;
- (h) sie fördern den Ausbau eines Umfelds, in dem sich der internationale Luftverkehr zu einem offenen, liberalisierten und globalen Markt entwickeln und weiter wachsen kann, ohne die Flug- und Luftsicherheit sowie den Umweltschutz zu gefährden, indem entsprechende Schutzbestimmungen eingeführt werden;
- (i) sie fördern den weltweiten ICAO-Rahmen für Erleichterungen und unterstützen deren Umsetzung;
- (j) sie unterstützen auch weiterhin die Entwicklung eines sicheren, effizienten, wirtschaftlichen und umweltfreundlichen globalen Luftverkehrssystems in allen ICAO-Vertragsstaaten gegebenenfalls mit technischer Hilfe und Kapazitätsaufbau.

Leitlinien

Die Mitgliedstaaten, die gemeinsam im Interesse der Union handeln, sind bestrebt, die folgenden Maßnahmen der ICAO zu unterstützen:

1. Zur Förderung der Ausarbeitung von Vorschriften und Strategien für einen sicheren Luftverkehr und der Durchführung einer ordnungsgemäßen Aufsicht über die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften

- (a) unterstützen sie die Entwicklung und Umsetzung des globalen Flugsicherheitsplans (Global Aviation Safety Plan, GASP);
 - (b) unterstützen sie die fortlaufend notwendige Verbesserung der Flugsicherheit durch eine Verringerung der Flugunfälle und der damit verbundenen Todesopfer überall auf der Welt;
 - (c) unterstützen sie die Entwicklung und Umsetzung von Vorschriften, Strategien und Maßnahmen dort, wo sie zum Schutz der Fluggäste und für die Sicherheit der Flüge notwendig sind;
 - (d) unterstützen sie die Entwicklung und Umsetzung regionaler Flugsicherheitsysteme und sonstiger Grundlagen für die grenzüberschreitende regionale Sicherheitszusammenarbeit und deren Einbindung in den ICAO-Zusammenhang.
2. Zur Gewährleistung der Entwicklung und des Einsatzes effizienter, leistungsfähiger und interoperabler Flugsicherungssysteme
 - (a) unterstützen sie die Entwicklung und Umsetzung des globalen Luftfahrtnavigationsplans (Global Air Navigation Plan, GANP) und seiner Überwachungsprozesse mit Hilfe geeigneter Leistungsparameter;
 - (b) unterstützen sie die Notwendigkeit einer größeren Harmonisierung von Standards und der globalen Interoperabilität neuer Techniken und Systeme sowie die engere Koordinierung einschlägiger Tätigkeiten des Flugverkehrsmanagements (ATM);
 - (c) unterstützen sie die Entwicklung und Umsetzung von Vorschriften, Strategien und Maßnahmen auf dem Gebiet des Flugverkehrsmanagements und der Flugsicherungsdienste (ATM/ANS).
3. Zur Gewährleistung der Entwicklung eines sicheren Luftverkehrssystems, das vor unrechtmäßigen Eingriffen geschützt wird,
 - (a) unterstützen sie die Entwicklung und Umsetzung des globalen Luftsicherheitsplans (Global Aviation Security Plan, GAsEP);
 - (b) unterstützen sie Maßnahmen und Kooperationen, die für die Vermeidung unrechtmäßiger Eingriffe, auch terroristischer Handlungen, notwendig sind;
 - (c) unterstützen sie Maßnahmen und Kooperationen, die zur Abwehr von Cyberangriffen auf die Zivilluftfahrt notwendig sind.
4. Zur Gewährleistung eines umweltfreundlichen Luftverkehrssystems
 - (a) arbeiten sie daran, Folgendes einzuschränken oder zu verringern:
 - die Zahl der Menschen, die in erheblichem Maße von Fluglärm betroffen sind;
 - die Auswirkungen der Emissionen aus dem Luftverkehr auf die lokale Luftqualität und
 - die Auswirkungen der Treibhausgasemissionen aus dem Luftverkehr auf das globale Klima entsprechend den Zielen des Pariser Abkommens.
5. Zur Gewährleistung der Wirtschaftsentwicklung des Luftverkehrs

- (a) fördern sie die Liberalisierung des Marktzugangs in einem Zeitrahmen und einer Art und Weise, die dem Bedarf und den Umständen angemessen sind;
 - (b) unterstützen sie die Bemühungen um die Liberalisierung der Eigentums- und Kontrollbestimmungen für Luftfahrtunternehmen im Einklang mit den Unionsvorschriften;
 - (c) unterstützen sie die Entwicklung und Umsetzung von Vorschriften, Strategien und Maßnahmen für den Verbraucherschutz;
 - (d) unterstützen sie die Entwicklung und Umsetzung von Vorschriften, Strategien und Maßnahmen zur Vermeidung von Diskriminierung und zur Förderung eines fairen Wettbewerbs zwischen Luftfahrtunternehmen;
 - (e) unterstützen sie die Entwicklung und Umsetzung der Bestimmungen zu den Erleichterungen mit dem Ziel, die Abfertigung von Luftfahrzeugen, Fluggästen und ihrem Gepäck, Fracht und Post unter Aufrechterhaltung eines sicheren und effizienten Flugbetriebs zu vereinfachen.
6. Mit Blick auf die fortgesetzte Förderung des globalen ICAO-Rahmens für Erleichterungen in allen ICAO-Vertragsstaaten unterstützen sie die Elemente der Strategie des ICAO-Programms zur Identifizierung von Reisenden (ICAO Traveller Identification Programme, TRIP) durch
- (a) die Umsetzung und Förderung von Normen für maschinenlesbare Reisedokumente (MRTD), Spezifikationen und bewährte Verfahren sowie die Ausgabe und Kontrolle sicherer Reisedokumente;
 - (b) die Umsetzung und Förderung von robusten Prozessen für den Identitätsnachweis, auch durch Techniken für das Teilen von Informationen.
7. Mit Blick auf die fortgesetzte Unterstützung der Entwicklung eines sicheren, wirtschaftlichen und umweltfreundlichen globalen Luftverkehrssystems in allen ICAO-Vertragsstaaten
- (a) unterstützen sie die Initiative *No Country Left Behind* (kein Land wird zurückgelassen);
 - (b) unterstützen sie den Beitrag der Luftfahrt zur Agenda der Vereinten Nationen 2030 für eine nachhaltige Entwicklung;
 - (a) unterstützen sie gegebenenfalls die Fortsetzung der technischen Hilfe und des Kapazitätsaufbaus.

ANHANG II

JÄHRLICHE SPEZIFIKATION DES IM NAMEN DER UNION IN DER INTERNATIONALEN ZIVILLUFTFAHRT-ORGANISATION ZU VERTRETENDEN STANDPUNKTS

Vor jeder Sitzung des Rats der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation werden die notwendigen Schritte unternommen, damit entsprechend den in Anhang I dargelegten Grundsätzen und Leitlinien der im Namen der Union zu vertretende Standpunkt allen relevanten Informationen sowie jedem Dokument Rechnung trägt, das zu erörtern ist und unter die Zuständigkeit der Union fällt. Hierzu und auf der Grundlage dieser Informationen wird dem Rat oder seinen Vorbereitungsgremien von den Kommissionsdienststellen ein vorbereitendes Dokument mit den Einzelheiten des vorgesehenen Standpunkts der Union zur Prüfung und Genehmigung übermittelt.