



Brüssel, den 18. Januar 2018  
(OR. en)

5474/18

---

**Interinstitutionelles Dossier:**  
**2018/0009 (NLE)**

---

**AVIATION 13**  
**RELEX 42**  
**USA 2**

## VORSCHLAG

---

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	16. Januar 2018
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2018) 27 final
Betr.:	Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES über den Abschluss – im Namen der Union – der Änderung 1 der Kooperationsvereinbarung NAT-I-9406 zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Union

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2018) 27 final.

---

Anl.: COM(2018) 27 final



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 16.1.2018  
COM(2018) 27 final

2018/0009 (NLE)

Vorschlag für einen

**BESCHLUSS DES RATES**

**über den Abschluss – im Namen der Union – der Änderung 1 der  
Kooperationsvereinbarung NAT-I-9406 zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika  
und der Europäischen Union**

## BEGRÜNDUNG

### 1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

#### • Gründe und Ziele des Vorschlags

Der Luftverkehr zählt zu den vorrangigen Bereichen der EU-Verkehrspolitik. Das Ziel der Kommission besteht dabei darin, für ein leistungsfähiges Luftverkehrssystem zu sorgen, um im Interesse der Bürgerinnen und Bürger sowie der Unternehmen einen nahtlosen, sicheren und effizienten Güter- und Personenverkehr sicherzustellen. Dazu bedarf es leistungsfähiger Flugverkehrsmanagementsysteme (ATM-Systeme), mit deren Hilfe bestehende und künftige Herausforderungen für den Luftverkehr – durch Ausbau der Kapazität und Verbesserung der Sicherheit – bewältigt und die Umweltauswirkungen der Flüge sowie die Kosten der Erbringung von Flugsicherungsdiensten gleichzeitig verringert werden können.

Die Europäische Union arbeitet seit 2004 im Rahmen der Initiative für einen „einheitlichen europäischen Luftraum“ (Single European Sky, SES)<sup>1</sup> darauf hin, die Leistungsfähigkeit des ATM durch Reformen des Flugverkehrsmanagements und der Flugverkehrsorganisation sowie durch Modernisierung und Harmonisierung der europäischen ATM-Infrastruktur zu stärken. Die Vollendung des einheitlichen europäischen Luftraums ist eines der wichtigsten Ziele der von der Kommission am 7.12.2015 angenommenen Luftfahrtstrategie für Europa<sup>2</sup> und wird darin hinsichtlich der Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrssystems der Europäischen Union als eine der derzeit wichtigsten Herausforderungen genannt. Das Projekt SESAR (ATM-Forschung für den einheitlichen europäischen Luftraum) ist der Technologiepfeiler des SES. Sein Ziel ist es, neue Technologien und Betriebsverfahren zu definieren, zu entwickeln, zu validieren und einzuführen, um zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der ATM-Systeme in Europa beizutragen.

Der Luftverkehr ist eine globale Branche, und die weltweite Interoperabilität der ATM-Systeme stellt eine wesentliche Voraussetzung für sichere, effiziente und kosteneffiziente Flüge zwischen den einzelnen Regionen weltweit dar. Diese globale Interoperabilität lässt sich nur durch eine wirksame und kontinuierliche Zusammenarbeit mit anderen Regionen erreichen. Auch die USA arbeiten an einer ATM-Modernisierung, insbesondere im Rahmen des von der Federal Aviation Administration (FAA) verwalteten Programms NextGen. SESAR und NextGen sind derzeit weltweit die wichtigsten Referenzen für die ATM-Modernisierung. Beide Initiativen zielen darauf ab, die Kapazität der bestehenden Systeme durch verstärkte Automatisierung, einen besseren Informationsaustausch, neue Konzepte für Flugpläne und Flugstrecken, neue Staffelmethode und eine umfassende Nutzung der Satellitentechnologie zu verbessern. Die globale Interoperabilität ist ein wesentliches Ziel bei der Planung der Entwicklung von ATM-Systemen und daher auch eine der wichtigsten Anforderungen von SESAR und NextGen.

Mit dem gemeinsamen Ziel, für einen sichereren und effizienteren Luftverkehr zu sorgen, haben die Europäische Union und die USA im Jahr 2011 eine Vereinbarung über die Zusammenarbeit bei der Forschung und Entwicklung im Bereich der Zivilluftfahrt (im Folgenden die „Vereinbarung“) unterzeichnet. Die Zusammenarbeit im Rahmen der

---

<sup>1</sup> Verordnungen (EG) Nr. 549, 550, 551 und 552 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10.3.2004 (ABl. L 96 vom 31.3.2004), S. 1, 10, 20 und 26, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1070/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21.10.2009 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 34).

<sup>2</sup> COM(2015) 598 vom 7.12.2015.

Vereinbarung konzentrierte sich bisher auf ATM-Tätigkeiten, insbesondere auf Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten im Zuge der Initiativen SESAR und NextGen.

Da sich beide Programme zu dieser Zeit in der Forschungs- und Entwicklungsphase befanden, war der ursprüngliche Fokus der Zusammenarbeit auf Forschung, Entwicklung und Validierung gerechtfertigt. Die Zusammenarbeit im Rahmen der Vereinbarung, insbesondere zwischen SESAR und NextGen, hat inzwischen einen hohen Reifegrad erreicht und wichtige Ergebnisse für die Förderung der weltweiten Interoperabilität von ATM-Systemen hervorgebracht. Die beiden Parteien haben daher Möglichkeiten geprüft, die Zusammenarbeit auch auf die Einführung von ATM-Systemen auszuweiten. Auf dieser Grundlage ermächtigte der Rat die Kommission am 8. Mai 2017, mit der FAA Verhandlungen über eine Änderung der Vereinbarung zu führen, um deren Anwendungsbereich auf Einführungstätigkeiten auszuweiten. Bei den Verhandlungen standen die folgenden drei Ziele im Vordergrund:

1. die Ausweitung des Anwendungsbereichs der bestehenden Vereinbarung über Forschung und Entwicklung in der Zivilluftfahrt auf das gesamte Gebiet der ATM-Modernisierung (d. h. FuE, Validierung, Demonstration, Einführung) unter Einbeziehung auch neu entstehender, über die Technik hinausgehender Luftverkehrsbereiche und sonstiger ATM-Bereiche des einheitlichen europäischen Luftraums;
2. die Straffung und Optimierung der Governance-Modalitäten der Vereinbarung und ihrer Anhänge und Anlagen;
3. die Aushandlung eigener Modalitäten für die Zusammenarbeit bei der ATM-Einführung unter Beibehaltung der bereits bestehenden Modalitäten der „SESAR-NextGen-Zusammenarbeit im Interesse der globalen Interoperabilität“, die an den neuen Rahmen entsprechend angepasst werden.

Die Änderung der Vereinbarung wurde zwischen der Kommission und der FAA ausgehandelt und auf der Grundlage eines entsprechenden Beschlusses des Rates im Namen der Union unterzeichnet; der vorliegende Beschluss ist nun Teil des Annahmeverfahrens.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Die vorgeschlagene Änderung der Vereinbarung steht mit der Luftfahrtstrategie für Europa, der Politik des einheitlichen europäischen Luftraums, dem SESAR-Projekt und den einschlägigen Rechtsvorschriften vollständig im Einklang. In ihrer Strategie unterstreicht die Union die Bedeutung der vollständigen Verwirklichung des einheitlichen europäischen Luftraums durch die Umsetzung eines durchgängig optimierten europäischen Flugverkehrsmanagementsystems, um die mit mangelnder Effizienz (z. B. Verspätungen und längere Strecken) verbundenen Kosten zu verringern. Die Durchführung des SESAR-Projekts spielt dabei eine entscheidende Rolle, ebenso wie eine tragfähige und effiziente Zusammenarbeit mit den USA, mit der die Angleichung und Interoperabilität der Flugverkehrsmanagementsysteme sichergestellt wird.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Diese Initiative entspricht den politischen Prioritäten der Kommission in den Bereichen „Binnenmarkt“, „Wachstum und Beschäftigung“ sowie „die EU als globaler Akteur“. Zudem steht die Empfehlung im Einklang mit der EU-Politik auf den Gebieten Forschung und Innovation und transeuropäische Netze, auf die sich die SESAR-Forschung und -Entwicklung sowie der SESAR-Errichtungsrahmen stützen.

## **2. RECHTSGRUNDLAGE**

- **Rechtsgrundlage**

Die Rechtsgrundlage dieses Vorschlags bildet Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 6 Buchstabe a des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

## **3. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN DER INTERESSENTRÄGER UND FOLGENABSCHÄTZUNGEN**

- **Konsultation der Interessenträger**

Die Kommission hat das gemeinsame Unternehmen SESAR und das SESAR-Errichtungsmanagement in die Verhandlungen eingebunden, und diese haben die Verhandlungsergebnisse gebilligt. Diese Einrichtungen repräsentieren ein breites Spektrum von Luftfahrtakteuren, denen die geänderte Vereinbarung zugutekommen kann. Darüber hinaus konsultierte die Kommission die Mitgliedstaaten im Wege des Sonderausschusses, der vom Rat vor Paraphierung der Textentwürfe für die Vereinbarung eingesetzt worden war.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Während der Verhandlungen stellten das gemeinsame Unternehmen SESAR, das SESAR-Errichtungsmanagement und Eurocontrol Fachwissen bereit. Juristische Beratung erfolgte durch den Juristischen Dienst der Kommission. Externe Beratungsleistungen wurden nicht benötigt.

- **Folgenabschätzung**

Dem Vorschlag liegen genau dieselben Ziele und Grundsätze zugrunde wie der bestehenden Vereinbarung. Die Ausweitung der Zusammenarbeit zwischen der Union und den USA auf alle Phasen der ATM-Modernisierung, einschließlich der Einführung, ist eine natürliche Weiterentwicklung der erfolgreichen Arbeit im Rahmen der derzeit geltenden Vereinbarung. Da die Initiative nicht darauf abzielt, neue Programme oder Fördermechanismen zu erstellen, wurde im Einklang mit dem Fahrplan keine Folgenabschätzung vorgenommen.

In ihrem Vorschlag zur Aufnahme von Verhandlungen über die Änderung der Vereinbarung hatte die Kommission festgestellt, dass die beste Option darin besteht, den Anwendungsbereich der geltenden Vereinbarung im Rahmen der Politik für den einheitlichen europäischen Luftraum so zu ändern, dass er alle Phasen der ATM-Modernisierung einschließlich der Einführung umfasst, und gleichzeitig den Umfang der Zusammenarbeit bei Themen der Zivilluftfahrt, die sich nicht auf das ATM beziehen, auf Forschung und Entwicklung zu beschränken. Der Vorteil dieses Konzepts liegt darin, dass die Vereinbarung nach wie vor die Zusammenarbeit bei Forschung und Entwicklung im Nicht-ATM-Bereich der Zivilluftfahrt abdeckt und der bereits ausgehandelte verbindliche Kooperationsrahmen mit den USA beibehalten wird.

- **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Der Vorschlag hat keine zusätzlichen Auswirkungen auf den Haushalt. Die auf der Grundlage der geänderten Vereinbarung durchzuführenden Tätigkeiten werden mit Hilfe der vorhandenen Instrumente bzw. ihrer entsprechenden Finanzausstattung und Arbeitsprogramme vorgenommen, etwa im Rahmen des Mehrjahresarbeitsprogramms 2020

des gemeinsamen Unternehmens SESAR und der Partnerschaftsrahmenvereinbarung mit dem SESAR-Errichtungsmanagement.

## **5. SONSTIGE ELEMENTE**

### **• Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die in der Vereinbarung vorgesehene Forschung, Entwicklung und Validierung wird auch weiterhin vom gemeinsamen Unternehmen SESAR geplant und überwacht. Die Einführungstätigkeiten werden vom SESAR-Errichtungsmanagement auf der Grundlage der jeweiligen mit der Kommission unterzeichneten Finanzhilfevereinbarungen geplant und überwacht. Die Kommission wird den Gesamtfortschritt bei der Umsetzung der Vereinbarung mit Hilfe der bewährten Berichtsmechanismen dieser beiden Einrichtungen verfolgen und überwachen und sich dabei auf die rechtlichen und vertraglichen Rahmen und den Rahmen für die Governance der Vereinbarung stützen.

### **• Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Ziel des vorgeschlagenen Beschlusses ist die Genehmigung des Inkrafttretens der Änderung 1 der Vereinbarung, die von den Vertreterinnen und Vertretern der Union und der Vereinigten Staaten auf der Grundlage eines entsprechenden Beschlusses des Rates unterzeichnet wurde. Die Änderung umfasst die Überarbeitung des Haupttextes der Vereinbarung sowie einen überarbeiteten Anhang 1 über die „ATM-Modernisierung und globale Interoperabilität“, der folgende Bestandteile enthält:

- Anlage 1: „SESAR-NextGen-Zusammenarbeit im Interesse von Forschung, Entwicklung und Validierung sowie globaler Interoperabilität“ mit den folgenden fünf Beilagen:
  - (1) „SESAR-NextGen-Zusammenarbeit bei Querschnittstätigkeiten im Interesse globaler Interoperabilität“;
  - (2) „SESAR-NextGen-Zusammenarbeit beim Informationsmanagement im Interesse globaler Interoperabilität“;
  - (3) „SESAR-NextGen-Zusammenarbeit beim Flugwegmanagement im Interesse globaler Interoperabilität“;
  - (4) „SESAR-NextGen-Zusammenarbeit bei der Interoperabilität von Kommunikations-, Navigations-, Überwachungs- und Bordsystemen im Interesse globaler Interoperabilität“;
  - (5) „SESAR-NextGen-Zusammenarbeit bei Verbundprojekten im Interesse globaler Interoperabilität“;
- Anlage 2 „Zusammenarbeit bei der Leistungsmessung des Flugverkehrsmanagements“;
- Anlage 3 „SESAR-NextGen-Zusammenarbeit bei Einführungstätigkeiten im Interesse globaler Interoperabilität“.

Anhang 1 und Anlage 3 sind vollständig neu. Anhang 1 regelt die Ausweitung des Anwendungsbereichs der Vereinbarung auf die gesamte ATM-Einführung und ändert die Governance-Mechanismen, während in Anlage 3 die Modalitäten der Zusammenarbeit im Bereich der ATM-Einführung dargelegt werden.

Zudem regelt der vorliegende Vorschlag die Rolle der Europäischen Kommission bei der Governance der Vereinbarung. Die Europäische Union wird hinsichtlich der Vereinbarung und aller mit ihr zusammenhängenden Durchführungsmodalitäten (Anhänge und Anlagen) von der Europäischen Kommission vertreten.

Mit der vorgeschlagenen Änderung wird die ursprüngliche Rolle des Sonderausschusses bei der Verwaltung der Vereinbarung gewahrt. In der Beschlussvorlage über den Abschluss der Änderung 1 der Vereinbarung wird festgelegt, welche Aufgaben eine vorherige Anhörung des Sonderausschusses erfordern und welche – vorwiegend administrativen und die Umsetzung der Vereinbarung betreffenden – Aufgaben von der Kommission in eigener Verantwortung wahrgenommen werden können.



Vorschlag für einen

## **BESCHLUSS DES RATES**

### **über den Abschluss – im Namen der Union – der Änderung 1 der Kooperationsvereinbarung NAT-I-9406 zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Union**

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 6 Buchstabe a,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zustimmung des Europäischen Parlaments,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Einklang mit dem Beschluss [XXX] des Rates vom [XXXXX] wurde die Änderung 1 der Kooperationsvereinbarung NAT-I-9406 zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Union vorbehaltlich ihres späteren Abschlusses am 13. Dezember 2017 unterzeichnet.
- (2) Mit der Änderung 1 der Kooperationsvereinbarung wird der Umfang der Zusammenarbeit zwischen den Parteien auf alle Phasen der Modernisierung des Luftverkehrsmanagements, einschließlich Einführungstätigkeiten, ausgeweitet, um die globale Interoperabilität sicherzustellen, und es werden Änderungen an der Struktur und der Governance der Vereinbarung vorgenommen, um die Umsetzung und das Management der Zusammenarbeit im Rahmen der Vereinbarung zu optimieren.
- (3) Für die Beteiligung der Union am Management der Kooperationsvereinbarung müssen Verfahrensmodalitäten festgelegt werden.
- (4) Die Änderung 1 der Kooperationsvereinbarung sollte daher im Namen der Union genehmigt werden –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

Die Änderung 1 der Kooperationsvereinbarung NAT-I-9406A zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Union wird im Namen der Union genehmigt.

Die Änderung 1 der Kooperationsvereinbarung ist diesem Beschluss beigefügt.

#### *Artikel 2*

Der Präsident des Rates bestellt die Person, die befugt ist, den Austausch der diplomatischen Noten nach Artikel II.B der Änderung 1 der Kooperationsvereinbarung im Namen der Union vorzunehmen, um die Zustimmung der Union zur bindenden Wirkung der Änderung 1 der Kooperationsvereinbarung auszudrücken.



### *Artikel 3*

Die Kommission legt nach Anhörung des vom Rat eingesetzten Sonderausschusses den Standpunkt fest, der von der Union im nach Artikel III der Kooperationsvereinbarung festgelegten Management der Kooperationsvereinbarung und ihren Anhängen im Hinblick auf Folgendes zu vertreten ist:

- (1) die Annahme zusätzlicher Anhänge zur Kooperationsvereinbarung und zugehöriger Anlagen;
- (2) die Annahme von Änderungen der Anhänge der Kooperationsvereinbarung und zugehöriger Anlagen.

### *Artikel 4*

Unbeschadet des Artikels 3 kann die Kommission alle geeigneten Maßnahmen nach den Artikeln III, IV, V, VII und VIII der Kooperationsvereinbarung ergreifen.

### *Artikel 5*

Die Kommission vertritt die Union bei Konsultationen nach Artikel XI der Kooperationsvereinbarung.

### *Artikel 6*

Die Kommission unterrichtet den Rat regelmäßig über die Durchführung der Kooperationsvereinbarung.

### *Artikel 7*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*