

LUFTVERKEHRSABKOMMEN

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

als erste Partei,

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 VON GROSSBRITANNIEN UND NORDIRLAND,

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

und

DIE EUROPÄISCHE UNION

als zweite Partei,

ISLAND

als dritte Partei und

DAS KÖNIGREICH NORWEGEN (im Folgenden „Norwegen“)

als vierte Partei –

IN DEM WUNSCH, ein internationales Luftverkehrssystem auf der Grundlage eines Wettbewerbs am Markt zwischen Luftfahrtunternehmen mit möglichst wenig an staatlichen Eingriffen und staatlicher Regulierung zu fördern,

IN DEM WUNSCH, mehr Möglichkeiten für den internationalen Luftverkehr zu schaffen, auch durch die Schaffung von Luftverkehrsnetzen, die den Bedürfnissen von Fluggästen und Versendern im Hinblick auf angemessene Luftverkehrsdienste entsprechen,

IN DEM WUNSCH, es den Luftfahrtunternehmen zu ermöglichen, Reisenden und Versendern wettbewerbsfähige Preise und Dienstleistungen in offenen Märkten anzubieten,

IN DEM WUNSCH, die Vorteile eines liberal gefassten Abkommens allen Bereichen der Luftverkehrsbranche, auch den Beschäftigten der Luftfahrtunternehmen, zugänglich zu machen,

IN DEM WUNSCH, im internationalen Luftverkehr ein Höchstmass an Flug- und Luftsicherheit zu gewährleisten und unter Bekundung ihrer tiefen Besorgnis über Handlungen oder Bedrohungen, die sich gegen die Sicherheit von Luftfahrzeugen richten und die Sicherheit von Personen oder Sachen gefährden, den Luftverkehrsbetrieb beeinträchtigen und das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Sicherheit der Zivilluftfahrt untergraben,

UNTER VERWEIS auf das Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegt wurde,

IN ANERKENNUNG DER TATSACHE, dass staatliche Beihilfen den Wettbewerb zwischen Luftfahrtunternehmen beeinträchtigen und die grundlegenden Ziele dieses Abkommens in Frage stellen können,

UNTER BEKRÄFTIGUNG der Bedeutung des Umweltschutzes bei der Entwicklung und Durchführung einer internationalen Luftverkehrspolitik,

UNTER VERWEIS auf die Bedeutung des Verbraucherschutzes, einschließlich der diesbezüglichen Maßnahmen des am 28. Mai 1999 in Montreal unterzeichneten Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr,

IN DER ABSICHT, auf dem Rahmen bestehender Vereinbarungen aufzubauen, um den Zugang zu den Märkten zu öffnen und größtmöglichen Nutzen für Verbraucher, Luftfahrtunternehmen, Arbeitskräfte und Gemeinschaften beiderseits des Atlantiks zu erzielen,

IN ANERKENNUNG der Bedeutung eines verbesserten Zugangs der Luftfahrtunternehmen zu globalen Kapitalmärkten für die Stärkung des Wettbewerbs und die Förderung der Ziele dieses Abkommens,

IN DER ABSICHT, einen Präzedenzfall von globaler Bedeutung für die Vorteile der Liberalisierung in diesem zentralen Wirtschaftsbereich zu schaffen,

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 von den Vereinigten Staaten von Amerika sowie von der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten am 25. und am 30. April 2007 unterzeichneten Luftverkehrsabkommen als Bezugnahmen auf die Europäische Union gelten –

HABEN FOLGENDES VEREINBART:

ARTIKEL 1

Begriffsbestimmung

Der Begriff „Partei“ bezeichnet die Vereinigten Staaten, die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten, Island oder Norwegen.

ARTIKEL 2

Anwendung des Luftverkehrsabkommens in der durch das Protokoll geänderten Fassung und des Anhangs zu diesem Abkommen

Die Bestimmungen des von den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten am 25. und am 30. April 2007 unterzeichnete Luftverkehrsabkommen (im Folgenden „das Luftverkehrsabkommen“), geändert durch das Protokoll zur Änderung des Luftverkehrsabkommens, das von den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten am 24. Juni 2010 unterzeichnet wurde (im Folgenden „das Protokoll“), die hiermit durch Verweis aufgenommen werden, gelten für alle Parteien dieses Abkommens nach Maßgabe des Anhangs zu diesem Abkommen. Die Bestimmungen des Luftverkehrsabkommens in der durch das Protokoll geänderten Fassung finden Anwendung auf Island und Norwegen, als ob diese Mitgliedstaaten der Europäischen Union wären, so dass Island und Norwegen aufgrund dieses Abkommens die gleichen Rechte und Pflichten erhalten wie die Mitgliedstaaten. Die Bestimmungen des Anhangs zu diesem Abkommen sind Bestandteil dieses Abkommens.

ARTIKEL 3

Außerkräfttreten oder Beendigung der vorläufigen Anwendung

(1) Sowohl die Vereinigten Staaten als auch die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten können den anderen drei Parteien auf diplomatischem Wege jederzeit schriftlich mitteilen, dass sie dieses Abkommen kündigen oder seine vorläufige Anwendung gemäß Artikel 5 beenden wollen.

Eine Abschrift dieser Mitteilung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zu übermitteln. Das Abkommen oder seine vorläufige Anwendung endet um Mitternacht GMT am Ende der IATA-Flugplanperiode, die ein Jahr nach dem Datum der schriftlichen Notifizierung in Kraft ist, es sei denn, die Mitteilung wird vor dem Ende dieses Zeitraums durch Vereinbarung aller Parteien wieder zurückgenommen.

(2) Island oder Norwegen können den anderen Parteien auf diplomatischem Wege jederzeit schriftlich mitteilen, dass sie von diesem Abkommen zurücktreten oder seine vorläufige Anwendung gemäß Artikel 5 beenden wollen. Eine Abschrift dieser Mitteilung ist gleichzeitig der ICAO zu übermitteln. Ein derartiger Rücktritt oder Beendigung der vorläufigen Anwendung wird wirksam um Mitternacht GMT am Ende der IATA-Flugplanperiode, die ein Jahr nach dem Datum der schriftlichen Notifizierung in Kraft ist, es sei denn, die Mitteilung wird vor dem Ende dieses Zeitraums durch Vereinbarung der kündigenden Partei, der Vereinigten Staaten sowie der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten wieder zurückgenommen.

(3) Sowohl die Vereinigten Staaten als auch die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten können Island oder Norwegen auf diplomatischem Wege jederzeit schriftlich mitteilen, dass sie dieses Abkommen in Bezug auf Island oder Norwegen kündigen oder seine vorläufige Anwendung beenden wollen. Abschriften dieser Mitteilung sind gleichzeitig den beiden anderen Parteien dieses Abkommens und der ICAO zu übermitteln. Die Kündigung oder die Beendigung der vorläufigen Anwendung in Bezug auf Island oder Norwegen wird wirksam um Mitternacht GMT am Ende der IATA-Flugplanperiode, die ein Jahr nach dem Datum der schriftlichen Notifizierung in Kraft ist, es sei denn, sie wird vor dem Ende dieses Zeitraums durch Vereinbarung der Vereinigten Staaten, der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten sowie der gekündigten Partei wieder zurückgenommen.

(4) Die in diesem Artikel vorgesehenen diplomatischen Noten, deren Empfänger bzw. Absender die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten sind, sind an die Europäische Union bzw. von ihr zu übermitteln.

(5) Ungeachtet anders lautender Bestimmungen dieses Artikels endet im Falle der Kündigung des Luftverkehrsabkommens in der durch das Protokoll geänderten Fassung gleichzeitig auch dieses Abkommen.

ARTIKEL 4

Registrierung bei der ICAO

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

ARTIKEL 5

Vorläufige Anwendung

Bis zu seinem Inkrafttreten vereinbaren die Vertragsparteien, dieses Abkommen ab dem Tag seiner Unterzeichnung in dem nach den nationalen Rechtsvorschriften zulässigen Umfang vorläufig anzuwenden. Wird das Luftverkehrsabkommen in der durch das Protokoll geänderten Fassung gemäß Artikel 23 gekündigt oder endet seine vorläufige Anwendung gemäß Artikel 25 des Abkommens, oder endet die vorläufige Anwendung des Protokolls gemäß Artikel 9 des Protokolls, so endet gleichzeitig auch die vorläufige Anwendung dieses Abkommens.

ARTIKEL 6

Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt am spätesten der folgenden Termine in Kraft:

1. Datum des Inkrafttretens des Luftverkehrsabkommens,
2. Datum des Inkrafttretens des Protokolls, und
3. einen Monat nach dem Datum der letzten Note im Rahmen eines diplomatischen Notenaustausches zwischen den Parteien, mit dem bestätigt wird, dass alle erforderlichen Verfahren für das Inkrafttreten dieses Abkommens abgeschlossen sind.

Für die Zwecke 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 Note oder diplomatischen Noten der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten enthalten Bestätigungen der einzelnen Mitgliedstaaten, dass ihre erforderlichen Verfahren für das Inkrafttreten dieses Abkommens abgeschlossen sind.

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

GESCHEHEN zu Luxemburg am 16. Juni 2011 und zu Oslo am 21. Juni 2011, in vierfacher Ausfertigung.

ANHANG**Besondere Bestimmungen betreffend Island und Norwegen**

Die Bestimmungen des Luftverkehrsabkommens in der durch das Protokoll geänderten Fassung gelten mit nachstehenden Änderungen für alle Parteien dieses Abkommens. Die Bestimmungen des Luftverkehrsabkommens in der durch das Protokoll geänderten Fassung finden vorbehaltlich der nachstehenden Bestimmungen Anwendung auf Island und Norwegen, als ob diese Mitgliedstaaten der Europäischen Union wären, so dass Island und Norwegen aufgrund dieses Abkommens die gleichen Rechte und Pflichten erhalten wie die Mitgliedstaaten:

1. Artikel 1 Nummer 9 des Luftverkehrsabkommens in der durch das Protokoll geänderten Fassung erhält folgenden Wortlaut:

„„Hoheitsgebiet“ im Falle der Vereinigten Staaten die Landgebiete (Festland und Inseln), Binnengewässer und Hoheitsgewässer unter ihrer Souveränität oder Rechtsprechung und im Falle der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten die Landgebiete (Festland und Inseln), Binnengewässer und Hoheitsgewässer, auf die das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum unter den in diesem Abkommen sowie etwaigen Nachfolgeinstrumenten festgelegten Bedingungen Anwendung findet, mit Ausnahme der Landgebiete und Binnengewässer unter der Souveränität oder Rechtsprechung des Fürstentums Liechtenstein; die Anwendung dieses Abkommens auf den Flughafen Gibraltar erfolgt unbeschadet der Rechtsstandpunkte des Königreichs Spanien und des Vereinigten Königreichs in der strittigen Frage der Souveränität über das Gebiet, auf dem sich der Flughafen befindet, und des fortdauernden Ausschlusses des Flughafens Gibraltar von den Luftverkehrsmaßnahmen der Europäischen Union, wie sie am 18. September 2006 zwischen den Mitgliedstaaten gelten, gemäß der am 18. September 2006 in Cordoba vereinbarten Ministererklärung zum Flughafen von Gibraltar.“

2. Die Artikel 23 bis 26 des Luftverkehrsabkommens in der durch das Protokoll geänderten Fassung werden auf Island und Norwegen nicht angewendet.
3. Die Artikel 9 und 10 des Protokolls werden auf Island und Norwegen nicht angewendet.
4. In Anhang 1 Abschnitt 1 des Luftverkehrsabkommens in der durch das Protokoll geänderten Fassung wird Folgendes hinzugefügt:
 - „w. Island: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Washington am 14. Juni 1995, geändert am 1. März 2002 durch Notenwechsel, geändert am 14. August 2006 und am 9. März 2007 durch Notenwechsel.
 - x. Königreich Norwegen: Abkommen über Luftverkehrsdienste, in Kraft gesetzt durch Notenwechsel in Washington am 6. Oktober 1945, geändert am 6. August 1954 durch Notenwechsel, geändert am 16. Juni 1995 durch Notenwechsel.“

5. Anhang 1 Abschnitt 2 des Luftverkehrsabkommens in der durch das Protokoll geänderten Fassung erhält folgenden Wortlaut:

„Ungeachtet des Abschnitts 1 dieses Anhangs gelten für Hoheitsgebiete, die nicht unter die Begriffsbestimmung „Hoheitsgebiet“ nach Artikel 1 dieses Abkommens fallen, weiterhin die Abkommen nach Abschnitt 1 Buchstaben e (Dänemark - Vereinigte Staaten), g (Frankreich - Vereinigte Staaten), v (Vereinigtes Königreich - Vereinigte Staaten) und x (Norwegen – Vereinigte Staaten) entsprechend den jeweiligen Bedingungen.“

6. Anhang 1 Abschnitt 3 des Luftverkehrsabkommens in der durch das Protokoll geänderten Fassung erhält folgenden Wortlaut:

„Ungeachtet des Artikels 3 dieses Abkommens dürfen Luftfahrtunternehmen der Vereinigten Staaten keine Nurfracht-Dienste, die nicht Teil eines Dienstes für die Vereinigten Staaten sind, nach oder von Punkten in den Mitgliedstaaten durchführen, ausgenommen nach oder von Punkten in der Tschechischen Republik, der Französischen Republik, der Bundesrepublik Deutschland, im Großherzogtum Luxemburg, in Malta, der Republik Polen, der Portugiesischen Republik, der Slowakischen Republik sowie in Island und im Königreich Norwegen.“

7. In Anhang 2 Artikel 3 des Luftverkehrsabkommens in der durch das Protokoll geänderten Fassung wird folgender Satz hinzugefügt:

„Für Island und Norwegen schließt dies auch die Artikel 53, 54 und 55 des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum und die Verordnungen der Europäischen Union zur Umsetzung der Artikel 101, 102 und 105 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, die in das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum aufgenommen wurden, sowie etwaige Änderungen dazu ein, ist aber nicht darauf beschränkt.“

8. Artikel 21 Absatz 4 des Luftverkehrsabkommens in der durch das Protokoll geänderten Fassung wird auf Island und Norwegen insoweit angewendet, als die einschlägigen Gesetze und sonstigen Vorschriften der Europäischen Union in das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum aufgenommen wurden, im Einklang mit etwaigen dabei festgelegten Anpassungen. Die Rechte nach Artikel 21 Absatz 4 Buchstaben a und b des Luftverkehrsabkommens in der durch das Protokoll geänderten Fassung können von Island bzw. Norwegen nur dann in Anspruch genommen werden, wenn Island bzw. Norwegen im Hinblick auf die Auferlegung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen, nach den in das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum aufgenommenen einschlägigen Gesetzen und sonstigen Vorschriften der Europäischen Union, einer Aufsicht unterliegt, die mit der Aufsicht nach Artikel 21 Absatz 4 des Luftverkehrsabkommens in der durch das Protokoll geänderten Fassung vergleichbar ist.

GEMEINSAME ERKLÄRUNG

Die Vertreter der Vereinigten Staaten von Amerika, der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten sowie Islands und des Königreichs Norwegen haben bestätigt, dass der Wortlaut des Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika als erster Partei, der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten als zweiter Partei, Island als dritter Partei und dem Königreich Norwegen als vierter Partei („das Abkommen“) in anderen Sprachen zu beglaubigen ist, entweder durch einen Briefwechsel vor Unterzeichnung des Abkommens oder durch einen Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses nach Unterzeichnung des Abkommens.

Diese Gemeinsame Erklärung ist Bestandteil des Abkommens.

