

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Protokoll vom 24. Juni 2010 zur Änderung des am 25. und 30. April 2007 unterzeichneten Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten

A. Problem und Ziel

Das Luftverkehrsabkommen vom 25. und 30. April 2007 zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika einerseits und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten andererseits (BGBl. 2014 II S. 946, 947) (nachfolgend: Abkommen) enthielt in seinem Artikel 21 Absatz 1 den Auftrag an die Vertragsparteien, ein „Abkommen der zweiten Stufe“ bis November 2010 auszuhandeln.

Die Verhandlungen über ein „Abkommen der zweiten Stufe“ begannen gemäß Artikel 21 Absatz 1 Satz 2 des Luftverkehrsabkommens im Mai 2008. Das Protokoll zur Änderung des am 25. und 30. April 2007 unterzeichneten Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten (nachfolgend: Protokoll) wurde am 25. März 2010 in Brüssel paraphiert und am 24. Juni 2010 in Luxemburg unterzeichnet. Es wird von der Bundesrepublik Deutschland ab dem Tag seiner Unterzeichnung in dem nach dem nationalen Recht zulässigen Umfang vorläufig angewendet.

Zu seinem Inkrafttreten bedarf das Protokoll unter anderem der Notifikation der Mitgliedstaaten der Europäischen Union über den Abschluss der zum Inkrafttreten erforderlichen innerstaatlichen Verfahren.

Ziel des Protokolls ist es, auf der durch das Abkommen geschaffenen Grundlage aufzubauen, um den Zugang zu den Märkten zu öffnen und

Fristablauf: 12. 06. 15

größtmöglichen Nutzen für Verbraucher, Luftfahrtunternehmen, Arbeitnehmer und Gemeinschaften beiderseits des Atlantiks zu erzielen.

Das Ziel der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten, für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union und ihren Staatsangehörigen weitergehende Investitionsmöglichkeiten in US-Luftfahrtunternehmen („ownership and control“) zu vereinbaren, wurde mit dem Protokoll nicht erreicht, weil hierfür eine Änderung der US-Gesetzgebung notwendig gewesen wäre. Auch Kabotagerechte bleiben weiterhin ausgeschlossen.

Erreicht wurde jedoch eine Vertiefung der Zusammenarbeit der Vertragsparteien in den Bereichen Umwelt, Flugsicherheit, Luftsicherheit, Luftverkehrsmanagementsysteme der Europäischen Union („SESAR“) und der Vereinigten Staaten von Amerika („Next Gen“). Darüber hinaus werden dem Gemeinsamen Ausschuss neue Aufgaben zugewiesen, wie etwa die Beobachtung der sozialen Auswirkungen des Abkommens sowie erforderlichenfalls die Ausarbeitung angemessener Antworten. Ferner wurde der Zugang zu dem „Fly America Program“ der Vereinigten Staaten von Amerika geringfügig erweitert.

B. Lösung

Die Europäische Union besitzt für Einzelbereiche der geregelten Materie des Protokolls keine ausschließliche Zuständigkeit. Es handelt sich um eine gemischte völkerrechtliche Vereinbarung, bei der neben der Europäischen Union auch ihre Mitgliedstaaten Vertragsparteien geworden sind.

Durch dieses Vertragsgesetz sollen die Voraussetzungen nach Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes für die erforderliche Notifikation der Erfüllung der innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Protokolls geschaffen werden.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Kein Erfüllungsaufwand.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Kein Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Durch dieses Gesetz entstehen weder bei Wirtschaftsunternehmen, insbesondere nicht bei mittelständischen Unternehmen, noch bei den sozialen Sicherungssystemen zusätzliche Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten, da das Protokoll Fragen technischer Art sowie der Zusammenarbeit regelt.

01. 05. 15

Vk

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes
zu dem Protokoll vom 24. Juni 2010
zur Änderung des am 25. und 30. April 2007
unterzeichneten Luftverkehrsabkommens
zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika
und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten

Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, den 1. Mai 2015

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Protokoll vom 24. Juni 2010 zur Änderung des am 25. und 30. April 2007 unterzeichneten Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Dr. Angela Merkel

Entwurf**Gesetz
zu dem Protokoll vom 24. Juni 2010
zur Änderung des am 25. und 30. April 2007
unterzeichneten Luftverkehrsabkommens
zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika
und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten****Vom**

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Luxemburg am 24. Juni 2010 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Protokoll zur Änderung des am 25. und 30. April 2007 unterzeichneten Luftverkehrsabkommens (BGBl. 2014 II S. 946, 947) zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten wird zugestimmt. Das Protokoll wird nachstehend in seiner authentischen englischen Sprachfassung sowie in einer deutschen Übersetzung des Ratssekretariats der Europäischen Union (ABl. L 223 vom 25.8.2010, S. 3) veröffentlicht.

Artikel 2

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann das Luftverkehrsabkommen vom 25. und 30. April 2007 zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika einerseits und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten andererseits in der durch das Protokoll vom 24. Juni 2010 geänderten Fassung in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung bekannt machen.

Artikel 3

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.
- (2) Der Tag, an dem das Protokoll nach seinem Artikel 10 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Protokoll ist Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes anzuwenden, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Zu Artikel 2

Dieser Artikel enthält eine Bekanntmachungserlaubnis, die sich gemäß Organisationserlass der Bundeskanzlerin vom 17. Dezember 2013 (BGBl. I S. 4310) an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur richtet.

Zu Artikel 3

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes. Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, zu dem das Protokoll nach seinem Artikel 10 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Schlussbemerkungen

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet. Kosten entstehen durch das Gesetz weder bei Wirtschaftsunternehmen, insbesondere nicht bei mittelständischen Unternehmen, noch bei den sozialen Sicherungssystemen. Vor diesem Hintergrund sind Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das Gesetz berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

Gleichstellungspolitische Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Protokoll
zur Änderung des
am 25. und 30. April 2007 unterzeichneten Luftverkehrsabkommens
zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika
und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten*

Protocol
to amend the Air Transport Agreement
between the United States of America
and the European Community and its Member States,
signed on April 25 and 30, 2007

(Übersetzung)

The United States of America (hereinafter the "United States"),
of the one part; and
the Kingdom of Belgium,
the Republic of Bulgaria,
the Czech Republic,
the Kingdom of Denmark,
the Federal Republic of Germany,
the Republic of Estonia,
Ireland,
the Hellenic Republic,
the Kingdom of Spain,
the French Republic,
the Italian Republic,
the Republic of Cyprus,
the Republic of Latvia,
the Republic of Lithuania,
the Grand Duchy of Luxembourg,
the Republic of Hungary,
Malta,
the Kingdom of the Netherlands,
the Republic of Austria,
the Republic of Poland,
the Portuguese Republic,
Romania,
the Republic of Slovenia,
the Slovak Republic,
the Republic of Finland,
the Kingdom of Sweden,
the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland,
being parties to the Treaty on European Union and to the Treaty
on the Functioning of the European Union and being Member
States of the European Union (hereinafter the "Member States"),

and the European Union,
of the other part;

Die Vereinigten Staaten von Amerika (nachstehend die
„Vereinigten Staaten“)
einerseits und
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 Großbritannien und Nordirland,
Parteien des Vertrags über die Europäische Union und des Ver-
trags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und Mit-
gliedstaaten der Europäischen Union (nachstehend die „Mitglied-
staaten“),

und die Europäische Union
andererseits,

* ABl. L 223 vom 25.8.2010, S. 3

intending to build upon the framework established by the Air Transport Agreement between the United States of America and the European Community and its Member States, signed on April 25 and April 30, 2007 (hereinafter referred to as the "Agreement"), with the goal of opening access to markets and maximising benefits for consumers, airlines, labour, and communities on both sides of the Atlantic;

fulfilling the mandate in Article 21 of the Agreement to negotiate expeditiously a second stage agreement that advances this goal;

recognising that the European Union replaced and succeeded the European Community as a consequence of the entry into force on December 1, 2009 of the Treaty of Lisbon amending the Treaty on European Union and the Treaty establishing the European Community, and that as of that date, all the rights and obligations of, and all the references to, the European Community in the Agreement apply to the European Union;

have agreed to amend the agreement as follows:

Article 1

Definitions

Article 1 of the Agreement shall be amended by:

1. Inserting the following new definition after paragraph 2:

"2^{bis} "Citizenship determination" means a finding that an air carrier proposing to operate services under this Agreement satisfies the requirements of Article 4 regarding its ownership, effective control, and principal place of business;"

2. Inserting the following new definition after paragraph 3:

"3^{bis} "Fitness determination" means a finding that an air carrier proposing to operate services under this Agreement has satisfactory financial capability and adequate managerial expertise to operate such services and is disposed to comply with the laws, regulations, and requirements that govern the operation of such services;"

Article 2

Reciprocal Recognition of Regulatory Determinations with Regard to Airline Fitness and Citizenship

A new Article 6^{bis} shall be inserted following Article 6 as follows:

"Article 6^{bis}

Reciprocal Recognition of Regulatory Determinations with Regard to Airline Fitness and Citizenship

1. Upon receipt of an application for operating authorisation, pursuant to Article 4, from an air carrier of one Party, the aeronautical authorities of the other Party shall recognise any fitness and/or citizenship determination made by the aeronautical authorities of the first Party with respect to that air carrier as if such

in der Absicht, auf der durch das am 25. und 30. April 2007 unterzeichnete Luftverkehrsabkommen zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten (nachstehend das „Abkommen“) geschaffenen Grundlage aufzubauen, um den Zugang zu den Märkten zu öffnen und größtmöglichen Nutzen für Verbraucher, Luftfahrtunternehmen, Arbeitnehmer und Gemeinschaften beiderseits des Atlantiks zu erzielen,

in Erfüllung des Auftrags nach Artikel 21 des Abkommens, zur Erreichung dieses Ziels rasch ein Abkommen der zweiten Stufe auszuhandeln,

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 Abkommen als Bezugnahmen auf die Europäische Union gelten,

haben folgende Änderungen des Abkommens vereinbart:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

Artikel 1 des Abkommens wird wie folgt geändert:

1. Nach Nummer 2 wird folgende neue Begriffsbestimmung eingefügt:

„2a) „Feststellung der Staatszugehörigkeit“ bedeutet eine Feststellung, dass ein Luftfahrtunternehmen, das die Durchführung von Luftverkehrsdiensten nach diesem Abkommen beantragt, die Anforderungen von Artikel 4 hinsichtlich Eigentum, effektiver Kontrolle und Hauptgeschäftssitz erfüllt;“

2. Nach Nummer 3 wird folgende neue Begriffsbestimmung eingefügt:

„3a) „Feststellung der Eignung“ bedeutet eine Feststellung, dass ein Luftfahrtunternehmen, das die Durchführung von Luftverkehrsdiensten nach diesem Abkommen beantragt, über eine ausreichende finanzielle Leistungsfähigkeit und angemessene Managementenerfahrung verfügt, um derartige Dienste durchzuführen und zur Einhaltung der Gesetze, Vorschriften und Anforderungen, die die Durchführung derartiger Dienste regeln, bereit ist;“

Artikel 2

Gegenseitige Anerkennung der behördlichen Feststellungen hinsichtlich Eignung und Staatszugehörigkeit von Luftfahrtunternehmen

Nach Artikel 6 wird folgender Artikel 6a eingefügt:

„Artikel 6a

Gegenseitige Anerkennung der behördlichen Feststellungen hinsichtlich Eignung und Staatszugehörigkeit von Luftfahrtunternehmen

- (1) Nach Eingang des Antrags eines Luftfahrtunternehmens einer Vertragspartei auf Betriebsgenehmigung nach Artikel 4 erkennen die zuständigen Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei die Feststellung der Eignung und/oder Staatszugehörigkeit, die von den zuständigen Luftfahrtbehörden der ersten

a determination had been made by its own aeronautical authorities and not enquire further into such matters, except as provided for at sub-paragraph (a) below:

- (a) If, after receipt of an application for operating authorisation from an air carrier, or after the grant of such authorisation, the aeronautical authorities of the receiving Party have a specific reason for concern that, despite the determination made by the aeronautical authorities of the other Party, the conditions prescribed in Article 4 of this Agreement for the grant of appropriate authorisations or permissions have not been met, then they shall promptly advise those authorities, giving substantive reasons for their concern. In that event, either Party may seek consultations, which should include representatives of the relevant aeronautical authorities, and/or additional information relevant to this concern, and such requests shall be met as soon as practicable. If the matter remains unresolved, either Party may bring the matter to the Joint Committee;
- (b) This Article shall not apply to determinations in relation to safety certificates or licences; security arrangements; or insurance coverage.

2. Each Party shall inform the other in advance where practicable, and otherwise as soon as possible afterward, through the Joint Committee of any substantial changes in the criteria it applies in making the determinations referred to in paragraph 1 above. If the receiving Party requests consultations on any such change they shall be held in the Joint Committee within 30 days of such a request, unless the Parties agree otherwise. If, following such consultations, the receiving Party considers that the revised criteria of the other Party would not be satisfactory for the reciprocal recognition of regulatory determinations, the receiving Party may inform the other Party of the suspension of paragraph 1. This suspension may be lifted by the receiving Party at any time. The Joint Committee shall be informed accordingly.”

Article 3
Environment

Article 15 of the Agreement shall be deleted in its entirety and replaced with the following:

“Article 15
Environment

1. The Parties recognise the importance of protecting the environment when developing and implementing international aviation policy, carefully weighing the costs and benefits of measures to protect the environment in developing such policy, and, where appropriate, jointly advancing effective global solutions. Accordingly, the Parties intend to work together to limit or reduce, in an economically reasonable manner, the impact of international aviation on the environment.

2. When a Party is considering proposed environmental measures at the regional, national, or local level, it should evaluate possible adverse effects on the exercise of rights contained in this Agreement, and, if such measures are adopted, it should take appropriate steps to mitigate any such adverse effects. At the request of a Party, the other Party shall provide a description of such evaluation and mitigating steps.

Vertragspartei für dieses Luftfahrtunternehmen gemacht wurde, so an, als wäre diese Feststellung von ihren eigenen Luftfahrtbehörden getroffen worden, und untersuchen diese Angelegenheiten nicht weiter, es sei denn, im folgenden Unterabsatz a ist dies vorgesehen:

- a) Falls nach Eingang des Antrags eines Luftfahrtunternehmens einer Vertragspartei auf Betriebsgenehmigung oder nach Erteilung einer solchen Genehmigung die Luftfahrtbehörden der empfangenden Vertragspartei einen besonderen Grund für Bedenken haben, dass trotz der Feststellung durch die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei die in Artikel 4 für die Erteilung von entsprechenden Genehmigungen oder Erlaubnissen vorgeschriebenen Bedingungen nicht erfüllt sind, haben sie diese Behörden unverzüglich unter Angabe von sachlichen Gründen für ihre Bedenken zu unterrichten. In diesem Fall kann jede Vertragspartei um Konsultationen, an denen Vertreter der betreffenden Luftfahrtbehörden beteiligt werden sollten, und/oder um zusätzliche, für ihre Bedenken relevante Informationen ersuchen, und derartigen Ersuchen ist so bald wie möglich nachzukommen. Wird die Angelegenheit keiner Lösung zugeführt, kann jede Vertragspartei den Gemeinsamen Ausschuss damit befassen.
- b) Dieser Artikel gilt nicht für Feststellungen im Zusammenhang mit Sicherheitsbescheinigungen oder Zulassungen, Luftsicherheits-Vorkehrungen oder Versicherungsschutz.

(2) Jede Vertragspartei teilt der anderen wenn möglich im Voraus und andernfalls so bald wie möglich danach über den Gemeinsamen Ausschuss jede wesentliche Änderung der Kriterien mit, die sie beim Treffen der in Absatz 1 genannten Feststellungen anwendet. Ersucht die empfangende Vertragspartei um Konsultationen über eine solche Änderung, so finden diese innerhalb von 30 Tagen nach dem Ersuchen im Gemeinsamen Ausschuss statt, sofern die Vertragsparteien nichts anderes vereinbaren. Ist die empfangende Vertragspartei nach solchen Konsultationen der Auffassung, dass die geänderten Kriterien der anderen Vertragspartei nicht für die gegenseitige Anerkennung von behördlichen Feststellungen ausreichend sind, so kann sie die andere Vertragspartei über die Aussetzung von Absatz 1 in Kenntnis setzen. Diese Aussetzung kann von der empfangenden Vertragspartei jederzeit aufgehoben werden. Der Gemeinsame Ausschuss ist entsprechend in Kenntnis zu setzen.“

Artikel 3
Umwelt

Artikel 15 des Abkommens wird vollständig gestrichen und wie folgt ersetzt:

„Artikel 15
Umwelt

(1) Die Vertragsparteien erkennen die Bedeutung des Umweltschutzes bei der Entwicklung und Durchführung einer internationalen Luftverkehrspolitik an, wobei sie sorgfältig die Kosten und Nutzen von Maßnahmen für den Umweltschutz bei der Entwicklung einer solchen Politik abwägen und gegebenenfalls gemeinsam effektive globale Lösungen voranbringen. Dementsprechend beabsichtigen die Vertragsparteien zusammenzuarbeiten, um in wirtschaftlich angemessener Art und Weise die Auswirkungen der internationalen Luftfahrt auf die Umwelt zu begrenzen oder zu verringern.

(2) Prüft eine Vertragspartei Vorschläge für Umweltmaßnahmen auf regionaler, nationaler oder lokaler Ebene, sollte sie etwaige nachteilige Auswirkungen auf die Ausübung der in diesem Abkommen vorgesehenen Rechte bewerten und bei Annahme solcher Maßnahmen geeignete Schritte zur Abschwächung solcher nachteiligen Auswirkungen unternehmen. Auf Verlangen einer Vertragspartei legt die andere Vertragspartei eine Beschreibung einer solchen Bewertung und der Schritte zur Abschwächung vor.

3. When environmental measures are established, the aviation environmental standards adopted by the International Civil Aviation Organisation in Annexes to the Convention shall be followed except where differences have been filed. The Parties shall apply any environmental measures affecting air services under this Agreement in accordance with Article 2 and 3(4) of this Agreement.

4. The Parties reaffirm the commitment of Member States and the United States to apply the balanced approach principle.

5. The following provisions shall apply to the imposition of new mandatory noise-based operating restrictions at airports which have more than 50,000 movements of civil subsonic jet aeroplanes per calendar year:

- (a) The responsible authorities of a Party shall provide an opportunity for the views of interested parties to be considered in the decision-making process.
- (b) Notice of the introduction of any new operating restriction shall be made available to the other Party at least 150 days prior to the entry into force of that operating restriction. At the request of that other Party, a written report shall be provided without delay to that other Party explaining the reasons for introducing the operating restriction, the environmental objective established for the airport, and the measures that were considered to meet that objective. That report shall include the relevant evaluation of the likely costs and benefits of the various measures considered.
- (c) Operating restrictions shall be (i) non-discriminatory, (ii) not more restrictive than necessary in order to achieve the environmental objective established for a specific airport, and (iii) non-arbitrary.

6. The Parties endorse and shall encourage the exchange of information and regular dialogue among experts, in particular through existing communication channels, to enhance cooperation, consistent with applicable laws and regulations, on addressing international aviation environmental impacts and mitigation solutions, including:

- (a) research and development of environmentally-friendly aviation technology;
- (b) improvement of scientific understanding regarding aviation emissions impacts in order to better inform policy decisions;
- (c) air traffic management innovation with a view to reducing the environmental impacts of aviation;
- (d) research and development of sustainable alternative fuels for aviation; and
- (e) exchange of views on issues and options in international fora dealing with the environmental effects of aviation, including the coordination of positions, where appropriate.

7. If so requested by the Parties, the Joint Committee, with the assistance of experts, shall work to develop recommendations that address issues of possible overlap between and consistency among market-based measures regarding aviation emissions implemented by the Parties with a view to avoiding duplication of measures and costs and reducing to the extent possible the administrative burdens on airlines. Implementation of such recommendations shall be subject to such internal approval or ratification as may be required by each Party.

(3) Bei der Festlegung von Umweltmaßnahmen sind die Umweltschutzstandards für den Luftverkehr zu beachten, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation angenommen und dem ICAO-Abkommen als Anhänge hinzugefügt wurden, ausgenommen in Fällen, in denen Abweichungen angezeigt wurden. Die Vertragsparteien wenden Umweltmaßnahmen, die sich auf die von diesem Abkommen geregelten Luftverkehrsdienste auswirken, in Übereinstimmung mit Artikel 2 und Artikel 3 Absatz 4 dieses Abkommens an.

(4) Die Vertragsparteien bekräftigen die Verpflichtung der Mitgliedstaaten und der Vereinigten Staaten zur Anwendung des Prinzips des ausgewogenen Ansatzes.

(5) Die folgenden Bestimmungen gelten für die Einführung neuer, verbindlicher lärmbedingter Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen mit mehr als 50 000 Flugbewegungen ziviler Unterschallstrahlflugzeuge je Kalenderjahr:

- a) Die zuständigen Behörden einer Vertragspartei gewähren den Betroffenen die Möglichkeit der Berücksichtigung ihrer Standpunkte im Entscheidungsprozess.
- b) Die Bekanntgabe der Einführung einer neuen Betriebsbeschränkung muss gegenüber der anderen Vertragspartei mindestens 150 Tage vor deren Inkrafttreten erfolgen. Auf Verlangen dieser anderen Vertragspartei ist dieser anderen Vertragspartei unverzüglich ein schriftlicher Bericht vorzulegen, der die Gründe für die Einführung der Betriebsbeschränkung, das für den Flughafen festgelegte Umweltschutzziel und die zu dessen Erreichung in Erwägung gezogenen Maßnahmen darlegen. Der Bericht enthält auch eine entsprechende Bewertung der voraussichtlichen Kosten und Nutzen, die mit den einzelnen erwogenen Maßnahmen verbunden sind.
- c) Die Betriebsbeschränkungen müssen (i) nichtdiskriminierend, dürfen (ii) nicht restriktiver als zur Erreichung des für den betreffenden Flughafen festgelegten Umweltschutzziels erforderlich und (iii) nicht willkürlich sein.

(6) Die Vertragsparteien billigen und fördern den Informationsaustausch und den regelmäßigen Dialog zwischen Sachverständigen, insbesondere über bestehende Kommunikationswege, zur Verbesserung der Zusammenarbeit, im Einklang mit den geltenden Gesetzen und sonstigen Vorschriften, hinsichtlich der Umweltauswirkungen des internationalen Luftverkehrs sowie der Lösungen zu deren Milderung, einschließlich:

- a) der Forschung und Entwicklung umweltfreundlicher Luftfahrttechnologie;
- b) der Verbesserung des wissenschaftlichen Verständnisses hinsichtlich der Auswirkungen von luftverkehrsbedingten Emissionen, um bessere Informationen für politische Entscheidungen zu liefern;
- c) der Innovation des Flugverkehrsmanagements im Hinblick auf die Verringerung der Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt;
- d) der Forschung und Entwicklung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe für den Luftverkehr; und
- e) des Meinungsaustausches über Themen und Möglichkeiten in internationalen Foren, die sich mit den Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt befassen, gegebenenfalls einschließlich der Koordinierung der Standpunkte.

(7) Auf Wunsch der Vertragsparteien arbeitet der Gemeinsame Ausschuss mit der Unterstützung von Sachverständigen Empfehlungen aus, die sich auf die mögliche Überschneidung sowie die Übereinstimmung marktgestützter Maßnahmen in Bezug auf luftverkehrsbedingte Emissionen beziehen, die von den Parteien durchgeführt werden, um doppelte Maßnahmen und Kosten zu vermeiden und um den Verwaltungsaufwand für die Luftfahrtunternehmen so weit wie möglich zu verringern. Die Umsetzung solcher Empfehlungen bedarf der internen Genehmigung oder der Ratifikation, sofern dies von jeder Vertragspartei im jeweiligen Fall gefordert wird.

8. If one Party believes that a matter involving aviation environmental protection, including proposed new measures, raises concerns for the application or implementation of this Agreement, it may request a meeting of the Joint Committee, as provided in Article 18, to consider the issue and develop appropriate responses to concerns found to be legitimate.”

Article 4

Social Dimension

A new Article 17^{bis} shall be inserted following Article 17 as follows:

“Article 17^{bis}

Social Dimension

1. The Parties recognise the importance of the social dimension of the Agreement and the benefits that arise when open markets are accompanied by high labour standards. The opportunities created by the Agreement are not intended to undermine labour standards or the labour-related rights and principles contained in the Parties’ respective laws.

2. The principles in paragraph 1 shall guide the Parties as they implement the Agreement, including regular consideration by the Joint Committee, pursuant to Article 18, of the social effects of the Agreement and the development of appropriate responses to concerns found to be legitimate.”

Article 5

The Joint Committee

Paragraphs 3, 4, and 5 of Article 18 of the Agreement shall be deleted in their entirety and replaced with the following:

“3. The Joint Committee shall review, as appropriate, the overall implementation of the Agreement, including any effects of aviation infrastructure constraints on the exercise of rights provided for in Article 3, the effects of security measures taken under Article 9, the effects on the conditions of competition, including in the field of Computer Reservation Systems, and any social effects of the implementation of the Agreement. The Joint Committee shall also consider, on a continuing basis, individual issues or proposals that either Party identifies as affecting, or having the potential to affect, operations under the Agreement, such as conflicting regulatory requirements.

4. The Joint Committee shall also develop cooperation by:

- (a) considering potential areas for the further development of the Agreement, including the recommendation of amendments to the Agreement;
- (b) considering the social effects of the Agreement as it is implemented and developing appropriate responses to concerns found to be legitimate;
- (c) maintaining an inventory of issues regarding government subsidies or support raised by either Party in the Joint Committee;
- (d) making decisions, on the basis of consensus, concerning any matters with respect to application of paragraph 6 of Article 11;
- (e) developing, where requested by the Parties, arrangements for the reciprocal recognition of regulatory determinations;
- (f) fostering cooperation between the respective authorities of the Parties in efforts to develop their respective air traffic

(8) Ist eine Vertragspartei der Auffassung, dass eine Frage mit Bezug zum Umweltschutz im Luftverkehr, einschließlich vorgeschlagener neuer Maßnahmen, Zweifel hinsichtlich der Anwendung oder Durchführung dieses Abkommens aufwirft, kann sie eine Sitzung des durch Artikel 18 eingesetzten Gemeinsamen Ausschusses verlangen, um diese Frage zu erörtern und bei berechtigten Einwänden geeignete Lösungen zu entwickeln.“

Artikel 4

Soziale Dimension

Nach Artikel 17 wird folgender Artikel 17a eingefügt:

„Artikel 17a

Soziale Dimension

(1) Die Vertragsparteien erkennen die Bedeutung der sozialen Dimension des Abkommens und die sich ergebenden Vorteile an, wenn offene Märkte mit hohen arbeitsrechtlichen Normen einhergehen. Die Möglichkeiten, die das Abkommen eröffnet, sind nicht darauf gerichtet, arbeitsrechtliche Normen oder die in den jeweiligen Rechtsvorschriften der Vertragsparteien verankerten beschäftigungsbezogenen Rechte und Grundsätze zu gefährden.

(2) Bei der Anwendung des Abkommens werden die Vertragsparteien von den Grundsätzen in Absatz 1 geleitet; dazu gehört auch, dass der Gemeinsame Ausschuss nach Artikel 18 die Auswirkungen des Abkommens im sozialen Bereich regelmäßig betrachtet und geeignete Lösungen für Bedenken, die als berechtigt angesehen werden, erarbeitet.“

Artikel 5

Der Gemeinsame Ausschuss

Die Absätze 3, 4 und 5 von Artikel 18 des Abkommens werden vollständig gestrichen und folgendermaßen ersetzt:

„(3) Der Gemeinsame Ausschuss überprüft, wo es angebracht ist, die gesamte Anwendung des Abkommens, einschließlich der Auswirkungen von Beschränkungen der Luftverkehrsinfrastruktur auf die Ausübung der in Artikel 3 vorgesehenen Rechte, der Auswirkungen von Sicherheitsmaßnahmen gemäß Artikel 9, der Auswirkungen auf die Wettbewerbsbedingungen, einschließlich des Bereichs der Computerreservierungssysteme, sowie etwaige Auswirkungen der Anwendung des Abkommens im sozialen Bereich. Zudem prüft der Gemeinsame Ausschuss kontinuierlich einzelne Fragen oder Vorschläge, die sich nach Auffassung einer Vertragspartei auf Dienste im Rahmen des Abkommens auswirken oder möglicherweise auswirken können, wie etwa widerprüfliche Regulierungsanforderungen.

(4) Der Gemeinsame Ausschuss entwickelt außerdem die Zusammenarbeit durch:

- a) Überlegungen zu möglichen Bereichen für eine Weiterentwicklung des Abkommens, einschließlich der Empfehlung für dessen Änderung;
- b) Betrachtung der sozialen Auswirkungen durch die Anwendung des Abkommens und Erarbeitung geeigneter Lösungen für Bedenken, die als berechtigt angesehen werden;
- c) Führung einer Liste von Fragen betreffend staatliche Subventionen oder Beihilfen, die von den Vertragsparteien im Gemeinsamen Ausschuss aufgeworfen werden;
- d) das Treffen einvernehmlicher Entscheidungen hinsichtlich Fragen zur Anwendung von Artikel 11 Absatz 6;
- e) Erarbeitung von Vereinbarungen über die gegenseitige Anerkennung von behördlichen Feststellungen, falls von den Vertragsparteien gewünscht;
- f) die Förderung der Zusammenarbeit zwischen den jeweiligen Behörden der Vertragsparteien bei den Bemühungen um

- management systems with a view toward optimising the interoperability and compatibility of those systems, reducing costs, and enhancing their safety, capacity, and environmental performance;
- (g) promoting the development of proposals for joint projects and initiatives in the field of aviation safety, including with third countries;
- (h) encouraging continued close cooperation among the relevant aviation security authorities of the Parties, including initiatives to develop security procedures that enhance passenger and cargo facilitation without compromising security;
- (i) considering whether the Parties' respective laws, regulations, and practices in areas covered by Annex 9 of the Convention (Facilitation) may affect the exercise of rights under this Agreement;
- (j) fostering expert level exchanges on new legislative or regulatory initiatives and developments, including in the fields of security, safety, the environment, aviation infrastructure (including slots), and consumer protection;
- (k) fostering consultation, where appropriate, on air transport issues dealt with in international organisations and in relations with third countries, including consideration of whether to adopt a joint approach; and
- (l) taking, on the basis of consensus, the decisions to which paragraph 3 of Article 1 of Annex 4 and paragraph 3 of Article 2 of Annex 4 refer.
- die Entwicklung ihrer jeweiligen Flugverkehrsmanagement-systeme mit dem Ziel, die Interoperabilität und Kompatibilität dieser Systeme zu optimieren, Kosten zu senken und ihre Sicherheit, Kapazität und Umweltverträglichkeit zu steigern;
- g) die Förderung der Erarbeitung von Vorschlägen für gemeinsame Projekte und Initiativen – auch mit Drittländern – auf dem Gebiet der Flugsicherheit;
- h) die Förderung einer stetigen engen Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Luftsicherheitsbehörden der Vertragsparteien, einschließlich von Initiativen zur Entwicklung von Sicherheitsverfahren, die die Abfertigung von Fluggästen und Fracht erleichtern, ohne die Luftsicherheit zu beeinträchtigen;
- i) Prüfung, ob die jeweiligen Gesetze, Vorschriften und Praktiken der Vertragsparteien in den unter Anhang 9 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (Erleichterungen) fallenden Bereichen die Ausübung von Rechten nach diesem Abkommen beeinflussen;
- j) Förderung des Austauschs von Sachverständigen bei neuen Initiativen und Entwicklungen im Bereich Gesetzgebung und Regulierung, einschließlich der Bereiche Luftsicherheit, Flugsicherheit, Umwelt, Luftverkehrsinfrastruktur (einschließlich Zeitnischen) und Verbraucherschutz;
- k) gegebenenfalls Förderung von Konsultationen zu Luftverkehrsfragen, die in internationalen Organisationen und in Beziehungen zu Drittländern behandelt werden, einschließlich von Erwägungen über ein mögliches gemeinsames Vorgehen;
- l) das Treffen der in Artikel 1 Absatz 3 und Artikel 2 Absatz 3 von Anhang 4 genannten einvernehmlichen Entscheidungen.

5. The Parties share the goal of maximising the benefits for consumers, airlines, labour, and communities on both sides of the Atlantic by extending this Agreement to include third countries. To this end, the Joint Committee shall consider, as appropriate, the conditions and procedures, including any necessary amendments to this Agreement, that would be required for additional third countries to accede to this Agreement.”

(5) Die Vertragsparteien verfolgen das gemeinsame Ziel, größtmögliche Vorteile für Verbraucher, Luftfahrtunternehmen, Arbeitnehmer und Gemeinschaften beiderseits des Atlantiks dadurch zu erreichen, dass dieses Abkommen auf Drittländer ausgeweitet wird. Zu diesem Zweck untersucht der Gemeinsame Ausschuss gegebenenfalls die Bedingungen und Verfahren, einschließlich möglicherweise erforderlicher Änderungen dieses Abkommens, die für den Beitritt weiterer Drittländer zu diesem Abkommen notwendig wären.“

Article 6

Further Expansion of Opportunities

Article 21 shall be deleted in its entirety and replaced with the following:

“Article 21

Further Expansion of Opportunities

1. The Parties commit to the shared goal of continuing to remove market access barriers in order to maximise benefits for consumers, airlines, labour, and communities on both sides of the Atlantic, including enhancing the access of their airlines to global capital markets, so as better to reflect the realities of a global aviation industry, the strengthening of the transatlantic air transportation system, and the establishment of a framework that will encourage other countries to open up their own air services markets.

2. Pursuant to the shared goal in paragraph 1, and in fulfilling its responsibilities under Article 18 to oversee implementation of this Agreement, the Joint Committee shall review annually developments, including towards the legislative changes referred to in this Article. The Joint Committee shall develop a process of cooperation in this regard including appropriate recommendations to the Parties. The European Union and its Member States shall allow majority ownership and effective control of their airlines by the United States or its nationals, on the basis of reciprocity, upon confirmation by the Joint Committee that the laws and

Artikel 6

Erweiterung der Möglichkeiten

Artikel 21 wird vollständig gestrichen und wie folgt ersetzt:

„Artikel 21

Erweiterung der Möglichkeiten

(1) Die Vertragsparteien verpflichten sich dem gemeinsamen Ziel der weiteren Beseitigung von Marktzugangsschranken, um Vorteile für Verbraucher, Luftfahrtunternehmen, Arbeitnehmer und Gemeinschaften beiderseits des Atlantiks zu maximieren; dazu zählt auch, dass der Zugang ihrer Luftfahrtunternehmen zu globalen Kapitalmärkten verbessert wird, um der Realität der globalen Luftfahrtindustrie besser zu entsprechen, und das transatlantische Luftverkehrssystem gestärkt und ein Rahmen geschaffen wird, der andere Länder zur Öffnung ihrer eigenen Märkte für Luftverkehrsdienste ermutigt.

(2) Gemäß dem in Absatz 1 genannten gemeinsamen Ziel und in Erfüllung seiner Aufgaben nach Artikel 18, die Durchführung dieses Abkommens zu überwachen, überprüft der Gemeinsame Ausschuss jährlich die Entwicklungen, auch im Hinblick auf die in diesem Artikel genannten Gesetzesänderungen. Der Gemeinsame Ausschuss erarbeitet ein Verfahren zur Zusammenarbeit in dieser Hinsicht, einschließlich geeigneter Empfehlungen an die Vertragsparteien. Die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten gestatten auf der Grundlage der Gegenseitigkeit die Mehrheitsbeteiligung und die tatsächliche Kontrolle ihrer Luftfahrtun-

regulations of the United States permit majority ownership and effective control of its airlines by the Member States or their nationals.

3. Upon written confirmation by the Joint Committee, in accordance with paragraph 6 of Article 18, that the laws and regulations of each Party permit majority ownership and effective control of its airlines by the other Party or its nationals:

- (a) Section 3 of Annex 1 to the Agreement shall cease to have effect;
- (b) Airlines of the United States shall have the right to provide scheduled passenger combination services between points in the European Union and its Member States and five countries, without serving a point in the territory of the United States. These countries shall be determined by the Joint Committee within one year from the date of signature of this Protocol. The Joint Committee may amend the list, or increase the number, of such countries; and
- (c) The text of Article 2 of Annex 4 to the Agreement (“Ownership and Control of Third-Country Airlines”) shall cease to have effect and the text of Annex 6 to the Agreement shall take effect in its place, with regard to third-country airlines owned and controlled by the United States or its nationals.

4. Upon written confirmation by the Joint Committee, in accordance with paragraph 6 of Article 18, that the laws and regulations of the European Union and its Member States with regard to the imposition of noise-based operating restrictions at airports having more than 50,000 annual movements of civil subsonic jet aeroplanes provide that the European Commission has the authority to review the process prior to the imposition of such measures, and, where it is not satisfied that the appropriate procedures have been followed in accordance with applicable obligations, to take in that case, prior to their imposition, appropriate legal action regarding the measures in question:

- (a) Airlines of the European Union shall have the right to provide scheduled passenger combination services between points in the United States and five additional countries, without serving a point in the territory of the European Union and its Member States. These countries shall be determined by the Joint Committee within one year from the date of signature of this Protocol. The Joint Committee may amend the list, or increase the number, of such countries; and
- (b) The text of Article 2 of Annex 4 to the Agreement (“Ownership and Control of Third-Country Airlines”) shall cease to have effect and the text of Annex 6 to the Agreement shall take effect in its place, with regard to third-country airlines owned and controlled by Member States or their nationals.

5. Following written confirmation by the Joint Committee that a Party has met the conditions of paragraphs 3 and 4 that are applicable to that Party, that Party may request high-level consultations regarding the implementation of this Article. Such consultations shall commence within 60 days of the date of delivery of the request, unless otherwise agreed by the Parties. The Parties shall make every effort to resolve the matters referred to consultation. If the Party requesting consultations is dissatisfied with the outcome of the consultations, that Party may give notice in writing through diplomatic channels of its decision that no airline of the other Party shall operate additional frequencies or enter

ternehmen durch die Vereinigten Staaten oder deren Staatsangehörige nach Bestätigung durch den Gemeinsamen Ausschuss, dass die Gesetze und sonstigen Vorschriften der Vereinigten Staaten die Mehrheitsbeteiligung und tatsächliche Kontrolle ihrer Luftfahrtunternehmen durch die Mitgliedstaaten oder deren Staatsangehörige gestatten.

(3) Nach der schriftlichen Bestätigung durch den Gemeinsamen Ausschuss gemäß Artikel 18 Absatz 6, dass die Gesetze und sonstigen Vorschriften jeder Vertragspartei die Mehrheitsbeteiligung und tatsächliche Kontrolle ihrer Luftfahrtunternehmen durch die andere Vertragspartei oder deren Staatsangehörige gestatten,

- a) tritt Abschnitt 3 des Anhangs 1 zu dem Abkommen außer Kraft;
- b) sind Luftfahrtunternehmen der Vereinigten Staaten berechtigt, Linienflugdienste im kombinierten Fluggast-/Frachtverkehr zwischen Punkten in der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten und fünf Ländern durchzuführen, ohne einen Punkt im Hoheitsgebiet der Vereinigten Staaten zu bedienen. Diese Länder werden vom Gemeinsamen Ausschuss innerhalb eines Jahres ab dem Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Protokolls bestimmt. Der Gemeinsame Ausschuss kann die Liste dieser Länder ändern oder ihre Anzahl erhöhen; und
- c) tritt der Wortlaut des Artikels 2 des Anhangs 4 zu dem Abkommen („Eigentum und Kontrolle von Luftfahrtunternehmen aus Drittländern“) außer Kraft und der Wortlaut des Anhangs 6 zu dem Abkommen tritt stattdessen in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Drittländern, die sich im Eigentum und unter Kontrolle der Vereinigten Staaten oder deren Staatsangehörigen befinden, in Kraft.

(4) Nach der schriftlichen Bestätigung durch den Gemeinsamen Ausschuss gemäß Artikel 18 Absatz 6, dass die Gesetze und Vorschriften der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten in Bezug auf die Einführung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen mit mehr als 50 000 Flugbewegungen ziviler Unterschallstrahlflugzeuge jährlich, vorsehen, dass die Europäische Kommission befugt ist, vor der Einführung solcher Maßnahmen das Verfahren zu überprüfen und, sofern sie nicht davon überzeugt ist, dass die entsprechenden Verfahren gemäß den anwendbaren Verpflichtungen eingehalten wurden, vor der Einführung der Beschränkungen die entsprechenden rechtlichen Schritte bezüglich der vorgesehenen Maßnahmen einzuleiten:

- a) sind Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union berechtigt, Linienflugdienste im kombinierten Fluggast-/Frachtverkehr zwischen Punkten in den Vereinigten Staaten und fünf weiteren Ländern durchzuführen, ohne einen Punkt im Gebiet der Europäischen Union und in den Hoheitsgebieten ihrer Mitgliedstaaten zu bedienen. Diese Länder werden vom Gemeinsamen Ausschuss innerhalb eines Jahres ab dem Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Protokolls bestimmt. Der Gemeinsame Ausschuss kann die Liste dieser Länder ändern oder ihre Anzahl erhöhen; und
- b) tritt der Wortlaut des Artikels 2 des Anhangs 4 zu dem Abkommen („Eigentum und Kontrolle von Luftfahrtunternehmen aus Drittländern“) außer Kraft und der Wortlaut des Anhangs 6 zu dem Abkommen tritt stattdessen in Bezug auf Luftfahrtunternehmen aus Drittländern, die sich im Eigentum und unter Kontrolle der Mitgliedstaaten oder deren Staatsangehörigen befinden, in Kraft.

(5) Im Anschluss an die schriftliche Bestätigung durch den Gemeinsamen Ausschuss, dass eine Vertragspartei die Bedingungen der Absätze 3 und 4, die für diese Vertragspartei gelten, erfüllt, kann diese Vertragspartei Konsultationen auf hoher Ebene in Bezug auf die Durchführung dieses Artikels verlangen. Diese Konsultationen müssen innerhalb von 60 Tagen nach Eingang des Ersuchens beginnen, sofern die Vertragsparteien nichts anderes vereinbart haben. Die Vertragsparteien unternehmen jede Anstrengung, die Angelegenheit, die Gegenstand der Konsultation ist, zu klären. Ist die Vertragspartei, die die Konsultationen verlangt hat, mit deren Ergebnis unzufrieden, kann diese Ver-

new markets under this Agreement. Any such decision shall take effect 60 days from the date of notification. Within that period, the other Party may decide that no airline of the first Party shall operate additional frequencies or enter new markets under the Agreement. Such a decision shall take effect on the same day as the decision by the first Party. Any such decision by a Party may be lifted by agreement of the Parties, which shall be confirmed in writing by the Joint Committee.”

Article 7

U.S. Government Procured Transportation

Annex 3 of the Agreement shall be deleted in its entirety and replaced with the following:

“Annex 3
Concerning
U.S. Government Procured Transportation

Community airlines shall have the right to transport passengers and cargo on scheduled and charter flights for which a U.S. Government civilian department, agency, or instrumentality:

- (1) obtains the transportation for itself or in carrying out an arrangement under which payment is made by the Government or payment is made from amounts provided for the use of the Government; or
- (2) provides the transportation to or for a foreign country or international or other organisation without reimbursement,

and that transportation is:

- (a) between any point in the United States and any point outside the United States, to the extent such transportation is authorised under subparagraph 1(c) of Article 3, except – with respect to passengers who are eligible to travel on city-pair contract fares – between points for which there is a city-pair contract fare in effect; or
- (b) between any two points outside the United States.

This Annex shall not apply to transportation obtained or funded by the Secretary of Defense or the Secretary of a military department.”

Article 8

Annexes

The text of the Attachment to this Protocol shall be appended to the Agreement as Annex 6.

Article 9

Provisional Application

1. Pending its entry into force, the Parties agree to provisionally apply this Protocol, to the extent permitted under applicable domestic law, from the date of signature.

2. Either Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Party of a decision to no longer apply this Protocol. In that event, application of this Protocol shall cease at midnight GMT at the end of the International Air Transport Association (IATA) traffic season in effect one year following the date of written notification, unless notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period. In the

tragspartei schriftlich auf diplomatischem Wege die andere Vertragspartei von ihrer Entscheidung in Kenntnis setzen, dass kein Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei zusätzliche Frequenzen bedienen oder sich neue Märkte unter diesem Abkommen erschließen darf. Eine solche Entscheidung wird 60 Tage nach ihrer Mitteilung wirksam. Innerhalb dieses Zeitraums kann die andere Vertragspartei entscheiden, dass kein Luftfahrtunternehmen der ersten Vertragspartei zusätzliche Frequenzen bedienen oder sich neue Märkte unter diesem Abkommen erschließen darf. Diese Entscheidung wird an demselben Tag wirksam wie die Entscheidung der ersten Vertragspartei. Eine derartige Entscheidung einer Vertragspartei kann durch Vereinbarung beider Vertragsparteien, die vom Gemeinsamen Ausschuss schriftlich bestätigt wird, aufgehoben werden.“

Artikel 7

Staatliche US-Beförderungsleistungen

Anhang 3 des Abkommens wird vollständig gestrichen und wie folgt ersetzt:

„Anhang 3
Betreffend
Staatliche US-Beförderungsleistungen

Die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sind berechtigt, Fluggäste und Fracht auf Linien- und Charterflügen zu befördern, wo eine zivile staatliche US-Behörde, -Agentur oder -Stelle

1. die Beförderung für sich selbst in Auftrag gibt oder in Durchführung einer Vereinbarung, nach der die Vergütung von der Regierung oder aus Mitteln, die zur Verwendung durch die Regierung bereitgestellt wurden, bezahlt wird, oder
2. die Beförderung in oder für ein anderes Land oder für eine internationale oder andere Organisation unentgeltlich bereitstellt,

und die Beförderung

- a) zwischen einem beliebigen Punkt in den Vereinigten Staaten und einem Punkt außerhalb der Vereinigten Staaten, soweit sie nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe c zulässig ist mit Ausnahme von Beförderungen zwischen Punkten, für die ein vertragsgebundener Städtepaar-Flugpreis – für entsprechend berechnete Fluggäste – gilt; oder
- b) zwischen zwei beliebigen Punkten außerhalb der Vereinigten Staaten

erfolgt.

Dieser Anhang gilt nicht für Beförderungsleistungen, die vom Verteidigungsministerium (Secretary of Defense) oder einer Teilstreitkraft (Secretary of a Military Department) übernommen oder finanziert werden.“

Artikel 8

Anhänge

Der Wortlaut der Anlage zu diesem Protokoll wird dem Abkommen als Anhang 6 beigefügt.

Artikel 9

Vorläufige Anwendung

(1) Bis zu seinem Inkrafttreten vereinbaren die Vertragsparteien, dieses Protokoll ab dem Tag seiner Unterzeichnung in dem nach dem nationalen Recht zulässigen Umfang vorläufig anzuwenden.

(2) Jede Vertragspartei kann die andere Vertragspartei jederzeit schriftlich auf diplomatischem Wege über den Beschluss in Kenntnis setzen, dieses Protokoll nicht mehr anzuwenden. In diesem Fall endet die Anwendung dieses Protokolls um Mitternacht WEZ am Ende der Flugplanperiode des Internationalen Luftfahrtverbandes (IATA), die ein Jahr nach dem Datum der schriftlichen Mitteilung in Kraft ist, es sei denn, die Kündigung wird vor dem

event that provisional application of the Agreement ceases pursuant to paragraph 2 of Article 25 of the Agreement, provisional application of this Protocol shall cease simultaneously.

Article 10
Entry into Force

This Protocol shall enter into force on the later of:

1. the date of entry into force of the Agreement, and
2. one month after the date of the last note in an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that all necessary procedures for entry into force of this Protocol have been completed.

For purposes of this exchange of diplomatic notes, diplomatic notes to or from the European Union and its Member States shall be delivered to or from, as the case may be, the European Union. The diplomatic note or notes from the European Union and its Member States shall contain communications from each Member State confirming that its necessary procedures for entry into force of this Protocol have been completed.

In witness whereof the undersigned, being duly authorised, have signed this Agreement.

Done at Luxembourg on the twenty-fourth day of June in the year two thousand and ten.

Ende dieses Zeitraums durch Vereinbarung zwischen den Vertragsparteien zurückgenommen. Wird die vorläufige Anwendung des Abkommens gemäß Artikel 25 Absatz 2 beendet, so endet gleichzeitig auch die vorläufige Anwendung dieses Protokolls.

Artikel 10
Inkrafttreten

Dieses Protokoll tritt am späteren der beiden folgenden Termine in Kraft:

1. am Tag des Inkrafttretens des Abkommens; oder
2. einen Monat nach dem Tag der zuletzt eingegangenen Note eines diplomatischen Notenaustausches zwischen den Vertragsparteien, in der bestätigt wird, dass alle erforderlichen Verfahren für das Inkrafttreten dieses Protokolls abgeschlossen sind.

Zum Zwecke dieses diplomatischen Notenaustausches sind diplomatische Noten an die oder von der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten jeweils an die Europäische Union oder von ihr zu übermitteln. Die diplomatische(n) Note(n) der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten haben Bestätigungen von jedem Mitgliedstaat zu enthalten, dass seine erforderlichen Verfahren für das Inkrafttreten dieses Protokolls abgeschlossen sind.

Zu Urkund dessen haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen zu Luxemburg am vierundzwanzigsten Juni zweitausendzehn.

Attachment to the Protocol

Anlage zum Protokoll

Annex 6**Ownership and Control
of Third Country Airlines**

1. Neither Party shall exercise any available rights under air services arrangements with a third country to refuse, revoke, suspend or limit authorisations or permissions for any airlines of that third country on the grounds that substantial ownership of that airline is vested in the other Party, its nationals, or both.
2. The United States shall not exercise any available rights under air services arrangements to refuse, revoke, suspend or limit authorisations or permissions for any airline of the Principality of Liechtenstein, the Swiss Confederation, a member of the ECAA as of the date of signature of this Agreement, or any country in Africa that is implementing an Open Skies air services agreement with the United States as of the date of signature of this Agreement, on the grounds that effective control of that airline is vested in a Member State or States, nationals of such a state or states, or both.
3. Neither Party shall exercise available rights under air services arrangements with a third country to refuse, revoke, suspend or limit authorisations or permissions for any airlines of that third country on the grounds that effective control of that airline is vested in the other Party, its nationals, or both, provided that the third country in question has established a record of cooperation in air services relations with both Parties.
4. The Joint Committee shall maintain an inventory of third countries that are considered by both Parties to have established a record of cooperation in air services relations.

Anhang 6**Eigentum und Kontrolle
von Luftfahrtunternehmen aus Drittländern**

1. Keine Vertragspartei darf die ihr im Rahmen von Luftverkehrsvereinbarungen mit einem Drittland zur Verfügung stehenden Rechte nutzen, um Genehmigungen oder Erlaubnisse eines Luftfahrtunternehmens dieses Drittlands mit der Begründung zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken, dass sich dieses Luftfahrtunternehmen im Wesentlichen im Eigentum der anderen Vertragspartei und/oder ihrer Staatsangehörigen oder von beiden befindet.
2. Die Vereinigten Staaten dürfen keine der ihnen auf Grund von Luftverkehrsvereinbarungen zur Verfügung stehenden Rechte nutzen, um Genehmigungen oder Erlaubnisse eines Luftfahrtunternehmens des Fürstentums Liechtenstein, der Schweizerischen Eidgenossenschaft, eines Landes, das zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens ECAA-Mitglied ist, oder eines afrikanischen Landes, das zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens ein Open-Skies-Luftverkehrsabkommen mit den Vereinigten Staaten anwendet, mit der Begründung zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken, dass ein oder mehrere Mitgliedstaaten, seine/ihre Staatsangehörigen oder beide die effektive Kontrolle über dieses Luftfahrtunternehmen ausüben.
3. Keine Vertragspartei darf die ihr auf Grund von Luftverkehrsvereinbarungen mit einem Drittland zur Verfügung stehenden Rechte nutzen, um Genehmigungen oder Erlaubnisse eines Luftfahrtunternehmens dieses Drittlands mit der Begründung zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken, dass die effektive Kontrolle über dieses Luftfahrtunternehmen von der anderen Vertragspartei, ihren Staatsangehörigen oder von beiden ausgeübt wird, sofern das betreffende Drittland eine gute Zusammenarbeit im Bereich der Luftverkehrsbeziehungen mit beiden Vertragsparteien nachweisen kann.
4. Der Gemeinsame Ausschuss führt eine Liste von Drittländern, die nach Ansicht beider Vertragsparteien eine gute Zusammenarbeit im Bereich der Luftverkehrsbeziehungen nachweisen können.

Joint Declaration

Representatives of the United States and of the European Union and its Member States confirmed that the Protocol to Amend the Air Transport Agreement between the United States of America and the European Community and its Member States, initialed in Brussels on 25 March 2010, is to be authenticated in other languages, as provided either by exchange of letters, before signature of the Protocol, or by decision of the Joint Committee, after signature of the Protocol.

This Joint Declaration is an integral part of the Protocol.

For the United States:

For the European Union and
its Member States:

John Byerly (*signed*)

Daniel Calleja (*signed*)

25 March 2010

Gemeinsame Erklärung

Die Vertreter der Vereinigten Staaten und der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten haben bestätigt, dass das Protokoll zur Änderung des Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten, das am 25. März 2010 in Brüssel paraphiert wurde, in anderen Sprachen zu beglaubigen ist, entweder durch einen Briefwechsel vor Unterzeichnung des Protokolls oder durch einen Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses nach Unterzeichnung des Protokolls.

Diese Gemeinsame Erklärung ist Bestandteil des Protokolls.

Im Namen der Vereinigten
Staaten:

Im Namen der Europäischen
Union und ihrer Mitglied-
staaten:

John Byerly

Daniel Calleja

25. März 2010

Denkschrift

A. Allgemeines

Das Protokoll vom 24. Juni 2010 gleicht inhaltlich und systematisch den herkömmlichen bilateralen Änderungsvereinbarungen zu bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Drittstaaten.

Das Protokoll regelt vorausschauend, dass sich die Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder deren Staatsangehörige – auf Grundlage der Gegenseitigkeit – an US-Luftfahrtunternehmen mehrheitlich beteiligen und diese tatsächlich kontrollieren dürfen. Hierfür müssten jedoch zunächst die Gesetze und sonstigen Vorschriften der Vereinigten Staaten von Amerika dies gestatten und der Gemeinsame Ausschuss dies bestätigt haben. Nach wie vor ist es ausländischen Staatsangehörigen jedoch nach Titel 49 des U.S. Code untersagt, sich insgesamt mit mehr als 25 Prozent am stimmberechtigten Kapital von Kapitalgesellschaften zu beteiligen und US-Luftfahrtunternehmen zu kontrollieren. Damit ist das ursprüngliche Ziel der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten, in US-Luftfahrtunternehmen zumindest bis zu 49,9 Prozent investieren zu können, erneut nicht erreicht worden.

Verstärkt wurde die Zusammenarbeit der Vertragsparteien in den Bereichen Umwelt, Flugsicherheit, Luftsicherheit sowie Luftverkehrsmanagement. Neu ist auch, dass die Vertragsparteien sich darauf geeinigt haben, die Bedeutung der sozialen Dimension des Abkommens anzuerkennen und dem Gemeinsamen Ausschuss in diesem Zusammenhang auch die Aufgaben zu übertragen, neben der Beobachtung der sozialen Auswirkungen des Abkommens auch angemessene Antworten auszuarbeiten.

Als sogenannte gemischte völkerrechtliche Vereinbarung bedarf das Protokoll der Notifikation der Erfüllung der innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten durch die Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Es umfasst sowohl Gegenstände, die in die Zuständigkeit der Europäischen Union fallen, als auch solche, in der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Exemplarisch können hier die arbeitsrechtlichen Normen und die in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union verankerten beschäftigungsbezogenen Rechte und Grundsätze (Artikel 4 des Protokolls) angeführt werden.

Das Protokoll besteht aus

- einem Hauptteil (Artikel 1 bis 10) sowie
- einer Anlage zum Protokoll (Anhang 6 zu dem Abkommen), welche Regelungen zu Eigentum und Kontrolle von Luftfahrtunternehmen aus Drittländern trifft.

Anlässlich der Paraphierung des Protokolls am 25. März 2010 in Brüssel wurden von den Verhandlungsführern ferner unterzeichnet:

- eine „Gemeinsame Erklärung“, die bestimmt, dass eine Authentifizierung des Protokolls in anderen Sprachen unter bestimmten Voraussetzungen erfolgen kann sowie

- eine „Niederschrift über die Beratungen“,

welche dem Protokoll beigelegt und im Amtsblatt der Europäischen Union (ABl. L 223 vom 25.8.2010, S. 15 und 16) veröffentlicht worden sind, die allerdings nicht tatsächlich Bestandteile des Protokolls sind.

Die in Anerkennung gemeinsamer Umweltziele erarbeitete „Gemeinsame Erklärung über die Zusammenarbeit beim Umweltschutz“, welche der Niederschrift über die Beratungen als Anlage C beigelegt und im Amtsblatt der Europäischen Union (ABl. L 223 vom 25.8.2010, S. 19) veröffentlicht worden ist, ist ebenfalls nicht tatsächlicher Bestandteil des Protokolls.

Bei der Unterzeichnung des Protokolls wurde eine Erklärung der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten abgegeben, mit der diese präzisieren, dass das Luftverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und den Vereinigten Staaten von Amerika andererseits in der durch das Protokoll geänderten Fassung nach wie vor keine Befreiung von der Mehrwertsteuer (MwSt) vorsieht, mit Ausnahme der Umsatzsteuer auf Einfuhren.

B. Besonderes

Artikel 1

Dieser Artikel legt die in Artikel 2 des Protokolls verwendeten Begriffe „Feststellung der Staatszugehörigkeit“ und „Feststellung der Eignung“ fest.

Artikel 2

Dieser Artikel enthält den neu eingefügten Artikel 6a des Abkommens über die gegenseitige Anerkennung der behördlichen Feststellungen hinsichtlich Eignung und Staatszugehörigkeit von Luftfahrtunternehmen.

Artikel 3

Durch diesen Artikel wird Artikel 15 des Abkommens durch einen neu gefassten Artikel 15 ersetzt. Dieser sieht konkrete Maßnahmen für eine verstärkte Zusammenarbeit im Bereich der Umwelt vor. Er bekräftigt unter anderem die Verpflichtung der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Vereinigten Staaten von Amerika zur Anwendung des „Prinzips des ausgewogenen Ansatzes“ gemäß den Leitlinien der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und legt das Verfahren für die Einführung neuer verbindlicher lärmbedingter Betriebsbeschränkungen auf bestimmten Flughäfen fest. Für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union ergeben sich insoweit keine Verpflichtungen, die über die im Zeitpunkt der Unterzeichnung des Protokolls unionsrechtlich bestehenden hinausgehen.

Artikel 4

Dieser Artikel fügt einen neuen Artikel 17a in das Abkommen ein, welcher die Anerkennung der Bedeutung der sozialen Dimension des Abkommens unterstreicht.

Artikel 5

Dieser Artikel ersetzt die Absätze 3, 4 und 5 des bestehenden Artikels 18 des Abkommens und regelt neue Zuständigkeiten und Aufgaben des Gemeinsamen Ausschusses, unter anderem in Absatz 4 Buchstabe b zu den sozialen Auswirkungen durch die Anwendung des Abkommens.

Artikel 6

Dieser Artikel ersetzt Artikel 21 des Abkommens und gibt ihm die neue Überschrift „Erweiterung der Möglichkeiten“.

In Absatz 1 verpflichten sich die Vertragsparteien dem gemeinsamen Ziel der weiteren Beseitigung von Marktzugangsschranken.

Absatz 2 bestimmt, dass die Vereinigten Staaten von Amerika oder deren Staatsangehörige sich mehrheitlich an EU-Luftfahrtunternehmen beteiligen und diese tatsächlich kontrollieren dürfen und – auf Grundlage der Gegenseitigkeit – die Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder deren Staatsangehörige sich mehrheitlich an US-Luftfahrtunternehmen beteiligen und diese tatsächlich kontrollieren dürfen. Voraussetzung hierfür ist allerdings, dass die Gesetze und sonstigen Vorschriften der Vertragsparteien dies gestatten und der Gemeinsame Ausschuss dies bestätigt hat.

Absatz 3 legt zusätzliche Verkehrsrechte (der 7. Freiheit) und Investitionsmöglichkeiten (in Luftfahrtunternehmen aus Drittländern) für US-Luftfahrtunternehmen unter der Bedingung fest, dass die Gesetze und sonstigen Vorschriften jeder Vertragspartei die Mehrheitsbeteiligung und tatsächliche Kontrolle ihrer Luftfahrtunternehmen durch die andere Vertragspartei oder deren Staatsangehörige gestatten und dies durch den Gemeinsamen Ausschuss bestätigt worden ist.

Absatz 4 legt zusätzliche Verkehrsrechte (der 7. Freiheit) und Investitionsmöglichkeiten (in Luftfahrtunternehmen aus Drittländern) für EU-Luftfahrtunternehmen unter der Bedingung fest, dass die Gesetze und Vorschriften der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten in Bezug auf die Einführung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen auf bestimmten Flughäfen vorsehen, dass die Europäische Kommission befugt ist, vor der Einführung solcher Maßnahmen das Verfahren zu überprüfen und, sofern sie nicht davon überzeugt ist, dass die entsprechenden Verfahren gemäß den anwendbaren Verpflichtungen eingehalten wurden, vor der Einführung der Beschränkungen die entsprechenden rechtlichen Schritte bezüglich der vorgesehenen Maßnahmen einzuleiten, und dies durch den Gemeinsamen Ausschuss bestätigt worden ist.

Die Bundesrepublik Deutschland wird bei der Hinterlegung der Notifikation der Erfüllung der innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten folgende Erklärung abgeben:

„Die Bundesrepublik Deutschland weist darauf hin, dass die in Artikel 21 Absatz 4 des Luftverkehrsabkommens vom 25. und 30. April 2007 zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika einerseits und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten andererseits (ABl. L 134 vom 25.5.2007, S. 4) in der Fassung des Protokolls vom 24. Juni 2010 zur

Änderung des Luftverkehrsabkommens vom 25. und 30. April 2007 zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten (ABl. L 223 vom 25.8.2010, S. 3) beschriebene Befugnis der Europäischen Kommission nicht so verstanden werden kann, dass sie das Recht umfasst, selbst über die geplante Einführung einer lärmbedingten Betriebsbeschränkung zu entscheiden oder das in einem Mitgliedstaat laufende Verfahren für eine lärmbedingte Betriebsbeschränkung zu unterbrechen oder aussetzen.“

Mit der Erklärung soll präjudiziellen Wirkungen des Protokolls nicht nur auf die Auslegung und Anwendung des Artikels 8 der Verordnung (EU) Nr. 598/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2002/30/EG (ABl. L 173 vom 12.6.2014, S. 65), sondern auch auf die weitere Entwicklung des EU-Rechts und des Rechts der Mitgliedstaaten in Bezug auf die Einführung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen an Flughäfen entgegengetreten werden.

Absatz 5 bestimmt das Verfahren im Anschluss an die schriftliche Bestätigung durch den Gemeinsamen Ausschuss, dass eine Vertragspartei die Bedingungen der Absätze 3 und 4, die für diese Vertragspartei gelten, erfüllt.

Artikel 7

Durch diesen Artikel wird Anhang 3 des Abkommens durch einen neuen Anhang 3 ersetzt. Er räumt Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft weitergehende Rechte im Zusammenhang mit staatlichen US-Beförderungsaufträgen ein. Der Zugang zu dem von der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika finanzierten Luftverkehr („Fly America Program“) bleibt jedoch nach wie vor beschränkt.

Artikel 8

Dieser Artikel legt fest, dass die „Anlage zu diesem Protokoll“ (Eigentum um Kontrolle von Luftfahrtunternehmen aus Drittländern) dem Abkommen als Anhang 6 beigefügt wird.

Artikel 9

Absatz 1 legt den Zeitpunkt der vorläufigen Anwendung des Protokolls fest.

Absatz 2 regelt das Verfahren für den Fall, dass eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei zur Kenntnis gibt, das Protokoll nicht mehr anwenden zu wollen.

Artikel 10

Dieser Artikel regelt das Inkrafttreten des Protokolls.