Bundesrat

Drucksache 159/14

11. 04. 14

Vk – In

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Luftverkehrsabkommen vom 25. und 30. April 2007 zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika einerseits und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten andererseits (Vertragsgesetz EU-USA-Luftverkehrsabkommen – EU-USA-LuftverkAbkG)

A. Problem und Ziel

Auf der Grundlage eines am 5. Juni 2003 von den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft erteilten Mandates zur Schaffung eines offenen Luftverkehrsraumes („Open Skies“) zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten und den Vereinigten Staaten von Amerika hat die Kommission der Europäischen Gemeinschaften mit den Vereinigten Staaten ein umfassendes Luftverkehrsabkommen verhandelt, welches am 2. März 2007 in Brüssel paraphiert wurde.

Das Abkommen wurde am 25. April 2007 in Brüssel von den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft und am 30. April 2007 in Washington D.C. von den Vereinigten Staaten sowie der Kommission der Europäischen Gemeinschaften und der Ratspräsidentschaft (Bundesrepublik Deutschland) unterzeichnet. Seit dem 30. März 2008 wendet die Bundesrepublik Deutschland das Luftverkehrsabkommen nach Maßgabe ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften vorläufig an.

Mit dem Inkrafttreten des Abkommens gehen dessen Bestimmungen den Bestimmungen des Abkommens vom 7. Juli 1955 über den Luftverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika (BGBl. 1956 II S. 403, 404, 598; 1992 II S. 358, 359) vor; das bilaterale Luftverkehrsabkommen bleibt aber weiterhin in Kraft.

Fristablauf: 23. 05. 14

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln
Telefon: (02 21) 97 66 83 40, Telefax: (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0720-2946

Ziel des Abkommens ist es, die zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft und den Vereinigten Staaten bestehenden bilateralen Luftverkehrsabkommen an gemeinschaftsrechtliche Vorgaben anzupassen und den Urteilen des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften vom 5. November 2002 Rechnung zu tragen. So ändert das Abkommen unter anderem die für bilaterale Luftverkehrsabkommen typische „Nationalitätenklausel“ im Sinne der Niederlassungsfreiheit, indem es Luftfahrtunternehmen mit Hauptgeschäftssitz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaft diskriminierungsfreien Zugang auf den mit den Vereinigten Staaten vereinbarten Strecken von Punkten außerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten über die Hoheitsgebiete der Mitgliedstaaten und Zwischenlandepunkten zu einem oder mehreren Punkten in den Vereinigten Staaten und darüber hinaus (3./4. Freiheit, 5. Freiheit) und im Falle von Nurfracht-Diensten zwischen den Vereinigten Staaten und einem oder mehreren Punkten (7. Freiheit) und im Falle von kombinierten Diensten zwischen einem Punkt oder mehreren Punkten in den Vereinigten Staaten und einem oder mehreren Punkten in allen Mitgliedstaaten des Gemeinsamen Europäischen Luftverkehrsraumes (ECAA-Übereinkommen, BGBl. 2011 II S. 162, 164) gewährt. Kabotagerechte bleiben allerdings ausgeschlossen.

Darüber hinaus haben sich die Vertragsparteien auf eine intensive Zusammenarbeit in den Bereichen Flugsicherheit, Luftsicherheit, Umwelt und Wettbewerb geeinigt.

B. Lösung

Die Europäische Gemeinschaft besitzt für Einzelbereiche der geregelten Materie des Abkommens keine ausschließliche Zuständigkeit. Es handelt sich daher um ein gemischtes Abkommen, bei dem neben der Europäischen Gemeinschaft auch ihre Mitgliedstaaten Vertragsparteien des Abkommens sind.

Durch dieses Vertragsgesetz sollen die Voraussetzungen nach Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes für die erforderliche Ratifizierung des Abkommens 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 Abkommen neben Fragen technischer Art sowie der Gewährung von Verkehrsrechten Preise für Luftverkehrsdienste im Rahmen des Abkommens keiner Genehmigung oder Vorlage unterwirft; diese sind frei festzusetzen.

Bundesrat

Drucksache 159/14

11. 04. 14

Vk – In

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Luftverkehrsabkommen vom 25. und 30. April 2007 zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika einerseits und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten andererseits (Vertragsgesetz EU-USA-Luftverkehrsabkommen – EU-USA-LuftverkAbkG)

Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, den 11. April 2014

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 Luftverkehrsabkommen vom 25. und 30. April 2007 zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika einerseits und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten andererseits (Vertragsgesetz EU-USA-Luftverkehrsabkommen – EU-USA-LuftverkAbkG)

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Dr. Angela Merkel

Fristablauf: 23. 05. 14

Entwurf

Gesetz zu dem Luftverkehrsabkommen vom 25. und 30. April 2007 zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika einerseits und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten andererseits (Vertragsgesetz EU-USA-Luftverkehrsabkommen – EU-USA-LuftverkAbkG)

Vom

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Brüssel am 25. April 2007 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Luftverkehrsabkommen vom 25. und 30. April 2007 wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend in seiner authentischen englischen Sprachfassung sowie in einer deutschen Übersetzung des Ratssekretariats der Europäischen Union (ABl. L 134 vom 25.5.2007, S. 4) veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Luftverkehrsabkommen nach seinem Artikel 26 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Luftverkehrsabkommen ist Artikel 59 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes anzuwenden, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht, soweit sie in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten der Europäischen Union fallen.

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 105 Absatz 3 in Verbindung mit Artikel 106 Absatz 2 Nummer 4 und Absatz 3 des Grundgesetzes erforderlich, da die in Artikel 11 Absatz 1 und 2 Buchstabe a des Abkommens vorgesehenen Vergünstigungen auch die Einfuhrumsatz- und die Biersteuer berühren, deren Aufkommen den Ländern ganz oder teilweise zufließt.

Zu Artikel 2

Absatz 1 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes entsprechend den Anforderungen von Artikel 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes. Der Zeitpunkt, zu dem das Luftverkehrsabkommen nach seinem Artikel 26 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist nach Absatz 2 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.

Luftverkehrsabkommen*

Air Transport Agreement

(Übersetzung)

The United States of America (hereinafter the "United States"),

of the one part; and

the Republic of Austria,
the Kingdom of Belgium,
the Republic of Bulgaria,
the Republic of Cyprus,
the Czech Republic,
the Kingdom of Denmark,
the Republic of Estonia,
the Republic of Finland,
the French Republic,
the Federal Republic of Germany,
the Hellenic Republic,
the Republic of Hungary,
Ireland,
the Italian Republic,
the Republic of Latvia,
the Republic of Lithuania,
the Grand Duchy of Luxembourg,
Malta,
the Kingdom of the Netherlands,
the Republic of Poland,
the Portuguese Republic,
Romania,
the Slovak Republic,
the Republic of Slovenia,
the Kingdom of Spain,
the Kingdom of Sweden,
the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland,

being parties to the Treaty establishing the European Community and being Member States of the European Union (hereinafter the "Member States"),

and the European Community,

of the other part;

desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities, including through the development of air transportation networks to meet the needs of passengers and shippers for convenient air transportation services;

Die Vereinigten Staaten von Amerika (nachstehend die „Vereinigten Staaten")

einerseits und

die Republik Österreich,
das Königreich Belgien,
die Republik Bulgarien,
die Republik Zypern,
die Tschechische Republik,
das Königreich Dänemark,
die Republik Estland,
die Republik Finnland,
die Französische Republik,
die Bundesrepublik Deutschland,
die Hellenische Republik,
die Republik Ungarn,
Irland,
die Italienische Republik,
die Republik Lettland,
die Republik Litauen,
das Großherzogtum Luxemburg,
Malta,
das Königreich der Niederlande,
die Republik Polen,
die Portugiesische Republik,
Rumänien,
die Slowakische Republik,
die Republik Slowenien,
das Königreich Spanien,
das Königreich Schweden,
das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland,

Vertragsparteien des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft und Mitgliedstaaten der Europäischen Union (nachstehend die „Mitgliedstaaten"),

und die Europäische Gemeinschaft

andererseits,

in dem Wunsch, ein internationales Luftverkehrssystem auf der Grundlage des am Markt herrschenden Wettbewerbs zwischen Luftfahrtunternehmen mit einem Mindestmaß 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,

* ABl. L 134 vom 25.5.2007, S. 4

desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public competitive prices and services in open markets;

desiring to have all sectors of the air transport industry, including airline workers, benefit in a liberalized agreement;

desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

noting the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

recognising that government subsidies may adversely affect airline competition and may jeopardize the basic objectives of this Agreement;

affirming the importance of protecting the environment in developing and implementing international aviation policy;

noting the importance of protecting consumers, including the protections afforded by the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, done at Montreal May 28, 1999;

intending to build upon the framework of existing agreements with the goal of opening access to markets and maximizing benefits for consumers, airlines, labor, and communities on both sides of the Atlantic;

recognising the importance of enhancing the access of their airlines to global capital markets in order to strengthen competition and promote the objectives of this Agreement;

intending to establish a precedent of global significance to promote the benefits of liberalization in this crucial economic sector;

have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Agreement" means this Agreement, its Annexes and Appendix, and any amendments thereto;
2. "Air transportation" means the carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, held out to the public for remuneration or hire;
3. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:
   (a) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both the United States and the Member State or Member States as is relevant to the issue in question, and
   (b) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both the

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 Sicherheit 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 können 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 Bestimmungen 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, Arbeitnehmer 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, ein Beispiel von globaler Bedeutung für die Vorteile der Liberalisierung in diesem zentralen Wirtschaftsbereich zu setzen,

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Abkommens bezeichnet – soweit nichts anderes bestimmt ist – der Ausdruck

1. „Abkommen" das vorliegende Abkommen, seine Anhänge und seine Anlage sowie alle diesbezüglichen Änderungen;
2. „Luftverkehr" die öffentlich angebotene entgeltliche Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post mit Luftfahrzeugen, entweder getrennt oder zusammen;
3. „ICAO-Abkommen" das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, einschließlich
   a) aller diesbezüglichen Änderungen, die gemäß Artikel 94 Buchstabe a des ICAO-Abkommens in Kraft getreten sind und sowohl von den Vereinigten Staaten als auch dem jeweils betroffenen Mitgliedstaat oder den jeweils betroffenen Mitgliedstaaten ratifiziert wurden, sowie
   b) aller Anhänge oder diesbezüglichen Änderungen, die gemäß Artikel 90 des ICAO-Abkommens angenommen wurden, soweit diese Anhänge oder Änderungen zu

United States and the Member State or Member States as is relevant to the issue in question;

4. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;

5. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;

6. "Party" means either the United States or the European Community and its Member States;

7. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo (excluding mail) in air transportation, including surface transportation in connection with international air transportation, if applicable, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

8. "Stop for non traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;

9. "Territory" means, for the United States, the land areas (mainland and islands), internal waters and territorial sea under its sovereignty or jurisdiction, and, for the European Community and its Member States, the land areas (mainland and islands), internal waters and territorial sea in which the Treaty establishing the European Community is applied and under the conditions laid down in that Treaty and any successor instrument; application of this Agreement to Gibraltar airport is understood to be without prejudice to the respective legal positions of the Kingdom of Spain and the United Kingdom with regard to the dispute over sovereignty over the territory in which the airport is situated, and to the continuing suspension of Gibraltar Airport from European Community aviation measures existing as at 18 September 2006 as between Member States, in accordance with the Ministerial statement on Gibraltar Airport agreed in Córdoba on 18 September 2006; and

10. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, airport environmental, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Article 2

Fair and Equal Opportunity

Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

Article 3

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:

(a) the right to fly across its territory without landing;

(b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;

(c) the right to perform international air transportation between points on the following routes:

irgendeinem bestimmten Zeitpunkt sowohl für die Vereinigten Staaten als auch den jeweils betroffenen Mitgliedstaat oder die jeweils betroffenen Mitgliedstaaten gelten;

4. „Vollkosten" die Kosten für die Erbringung einer Dienstleistung zuzüglich einer angemessenen Gebühr für Verwaltungsgemeinkosten;

5. „internationaler Luftverkehr" den Luftverkehr, der durch den Luftraum über dem Hoheitsgebiet von mehr als einem Staat führt;

6. „Vertragspartei" entweder die Vereinigten Staaten oder die Europäische Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten;

7. „Preis" alle Tarife, Frachtraten oder Gebühren für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und/oder Fracht (ausgenommen Post) im Luftverkehr, einschließlich – falls zutreffend – der Land- oder Seebeförderung in Verbindung mit der Beförderung im internationalen Luftverkehr, die von den Luftfahrtunternehmen einschließlich ihrer Beauftragten erhoben werden, sowie die Bedingungen für die Gültigkeit solcher Tarife, Frachtraten oder Gebühren;

8. „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken" eine Landung für andere Zwecke als zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Gepäck, Fracht und/oder Post im Luftverkehr;

9. „Hoheitsgebiet" im Falle der Vereinigten Staaten die Landgebiete (Festland und Inseln), Binnengewässer und Hoheitsgewässer unter ihrer Souveränität oder Rechtsprechung und im Falle der Europäischen Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten die Landgebiete (Festland und Inseln), Binnengewässer und Hoheitsgewässer, auf die der Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft unter den in diesem Vertrag sowie etwaigen Nachfolgeinstrumenten festgelegten Bedingungen Anwendung findet; 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 Gemeinschaft, wie sie am 18. September 2006 zwischen den Mitgliedstaaten gelten, gemäß der am 18. September 2006 in Cordoba vereinbarten Ministererklärung zum Flughafen von Gibraltar; und

10. „Benutzungsgebühr" eine Gebühr, die den Luftfahrtunternehmen für die Bereitstellung von Einrichtungen oder Dienstleistungen an Flughäfen, im Flughafenumfeld, im Bereich der Flugnavigation oder der Flugsicherheit, einschließlich damit zusammenhängender Dienste und Einrichtungen, auferlegt wird.

Artikel 2

Billige und gleiche Wettbewerbsbedingungen

Jede Vertragspartei gibt den Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien in billiger und gleicher Weise Gelegenheit, bei der Durchführung des durch dieses Abkommen geregelten internationalen Luftverkehrs miteinander in Wettbewerb zu treten.

Artikel 3

Gewährung von Rechten

(1) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs durch Luftfahrtunternehmen der jeweils anderen Vertragspartei folgende Rechte:

a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen,

b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen,

c) das Recht, internationalen Luftverkehr zwischen Punkten auf folgenden Strecken durchzuführen:

(i) for airlines of the United States (hereinafter "U.S. airlines"), from points behind the United States via the United States and intermediate points to any point or points in any Member State or States and beyond; and for all-cargo service, between any Member State and any point or points (including in any other Member States);

i) im Falle von Luftfahrtunternehmen der Vereinigten Staaten (nachstehend „US-Luftfahrtunternehmen") von Punkten außerhalb der Vereinigten Staaten über die Vereinigten Staaten und über Zwischenlandepunkte nach einem Punkt oder Punkten in einem oder mehreren Mitgliedstaaten und darüber hinaus und im Falle von Nurfracht-Diensten zwischen jedwedem Mitgliedstaat nach einem oder mehreren Punkten (einschließlich in anderen Mitgliedstaaten);

(ii) for airlines of the European Community and its Member States (hereinafter "Community airlines"), from points behind the Member States via the Member States and intermediate points to any point or points in the United States and beyond; for all-cargo service, between the United States and any point or points; and, for combination services, between any point or points in the United States and any point or points in any member of the European Common Aviation Area (hereinafter the "ECAA") as of the date of signature of this Agreement; and

ii) im Falle von Luftfahrtunternehmen der Europäischen Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten (nachstehend „Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft") von Punkten außerhalb der Mitgliedstaaten über die Mitgliedstaaten und Zwischenlandepunkte nach einem oder mehreren Punkten in den Vereinigten Staaten und darüber hinaus und im Falle von Nurfracht-Diensten zwischen den Vereinigten Staaten und einem oder mehreren Punkten und im Falle von kombinierten Diensten zwischen einem Punkt oder mehreren Punkten in den Vereinigten Staaten und einem oder mehreren Punkten in allen Mitgliedern des Gemeinsamen Europäischen Luftverkehrsraums (nachstehend: „ECAA") ab dem Unterzeichnungsdatum dieses Übereinkommens; und

(d) the rights otherwise specified in this Agreement.

d) die in diesem Abkommen anderweitig festgelegten Rechte.

2. Each airline may on any or all flights and at its option:

(2) Jedes Luftfahrtunternehmen kann nach seinem Ermessen auf bestimmten oder allen Flügen

(a) operate flights in either or both directions;

a) Flüge in einer oder in beiden Richtungen durchführen,

(b) combine different flight numbers within one aircraft operation;

b) verschiedene Flugnummern innerhalb eines Fluges kombinieren,

(c) serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties in any combination and in any order;

c) Punkte außerhalb und innerhalb der Gebiete der Vertragsparteien sowie Punkte darüber hinaus in beliebiger Kombination und Reihenfolge bedienen,

(d) omit stops at any point or points;

d) auf Landungen an einem bestimmten Punkt oder bestimmten Punkten verzichten,

(e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point;

e) an jedem beliebigen Punkt Verkehr von jedem seiner Luftfahrzeuge auf ein anderes seiner Luftfahrzeuge verlagern,

(f) serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;

f) Punkte jenseits jedes Punktes in seinem Gebiet mit oder ohne Wechsel des Fluggeräts oder der Flugnummer bedienen und diese Dienste öffentlich als durchgehende Dienste anbieten,

(g) make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Party;

g) Zwischenlandungen an beliebigen Punkten innerhalb oder außerhalb des Gebietes der Vertragsparteien durchführen,

(h) carry transit traffic through the other Party's territory; and

h) Transitverkehr über das Gebiet der jeweils anderen Vertragspartei durchführen und

(i) combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates;

i) Verkehr ungeachtet seines Ursprungs in ein und demselben Luftfahrzeug kombinieren;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement.

hierbei gelten keine Richtungsbeschränkungen oder geographischen Beschränkungen und es entstehen keine Verluste von Rechten zur Durchführung von Verkehr, der ansonsten im Rahmen dieses Abkommens zulässig ist.

3. The provisions of paragraph 1 of this Article shall apply subject to the requirements that:

(3) Die Bestimmungen nach Absatz 1 gelten unter folgenden Voraussetzungen:

(a) for U.S. airlines, with the exception of all-cargo services, the transportation is part of a service that serves the United States, and

a) im Falle von US-Luftfahrtunternehmen ist die Beförderung – Nurfracht-Dienste ausgenommen – Teil eines Dienstes, mit dem die Vereinigten Staaten bedient werden, und

(b) for Community airlines, with the exception of (i) all-cargo services and (ii) combination services between the United States and any member of the ECAA as of the date of signature of this Agreement, the transportation is part of a service that serves a Member State.

b) im Falle von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist die Beförderung – i) Nurfracht-Dienste und ii) kombinierte Dienste zwischen den Vereinigten Staaten und den Mitgliedern des ECAA ab dem Unterzeichnungsdatum dieses Übereinkommens ausgenommen – Teil eines Dienstes, mit dem ein Mitgliedstaat bedient wird.

4. Each Party shall allow each airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the vol-

(4) Jede Vertragspartei gestattet, dass jedes Luftfahrtunternehmen die Frequenz und Kapazität der von ihm angebotenen internationalen Luftverkehrsdienste auf Grund kommerzieller marktbezogener Überlegungen festlegt. In Übereinstimmung mit

ume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the airlines of the other Party, nor shall it require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental (consistent with Article 15) reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

diesem Recht begrenzt keine der Vertragsparteien einseitig das Verkehrsvolumen, die Frequenz oder Regelmäßigkeit des Dienstes oder das oder die Muster der von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge und verlangt keine Vertragspartei die Vorlage von Flugplänen, Charterflugprogrammen oder Betriebsplänen von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei, es sei denn, dies ist aus zollrechtlichen, technischen oder betrieblichen Gründen oder aus Umweltschutzgründen (gemäß Artikel 15) erforderlich, wobei einheitliche Bedingungen in Einklang mit Artikel 15 des ICAO-Abkommens anzuwenden sind.

5. Any airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point, in type or number of aircraft operated; provided that, (a) for U.S. airlines, with the exception of all-cargo services, the transportation is part of a service that serves the United States, and (b) for Community airlines, with the exception of (i) all-cargo services and (ii) combination services between the United States and a member of the ECAA as of the date of signature of this Agreement, the transportation is part of a service that serves a Member State.

(5) Jedes Luftfahrtunternehmen kann sich am internationalen Luftverkehr beteiligen, ohne Beschränkungen im Hinblick auf etwaige Veränderungen bei Muster oder Zahl der eingesetzten Luftfahrzeuge, soweit diese Beförderung a) im Falle von US-Luftfahrtunternehmen – Nurfracht-Dienste ausgenommen – Teil eines Dienstes ist, mit dem die Vereinigten Staaten bedient werden, und b) im Falle von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft – i) Nurfracht-Dienste und ii) kombinierte Dienste zwischen den Vereinigten Staaten und den Mitgliedern des ECAA ab dem Tag der Unterzeichnung dieses Übereinkommens ausgenommen – Teil eines Dienstes ist, mit dem ein Mitgliedstaat bedient wird.

6. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on:

(6) Aus diesem Abkommen können nicht abgeleitet werden:

(a) U.S. airlines the right to take on board, in the territory of any Member State, passengers, baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that Member State;

a) im Falle von US-Luftfahrtunternehmen das Recht, im Gebiet eines Mitgliedstaates Fluggäste, Gepäck, Fracht oder Post an Bord zu nehmen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein anderer Punkt im Gebiet des betreffenden Mitgliedstaates ist;

(b) Community airlines the right to take on board, in the territory of the United States, passengers, baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of the United States.

b) im Falle von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft das Recht, im Gebiet der Vereinigten Staaten Fluggäste, Gepäck, Fracht oder Post an Bord zu nehmen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein anderer Punkt im Gebiet der Vereinigten Staaten ist.

7. Community airlines' access to U.S. Government procured transportation shall be governed by Annex 3.

(7) Der Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu staatlichen US-Beförderungsaufträgen wird in Anhang 3 geregelt.

Article 4

Authorization

On receipt of applications from an airline of one Party, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

(a) for a U.S. airline, substantial ownership and effective control of that airline are vested in the United States, U.S. nationals, or both, and the airline is licensed as a U.S. airline and has its principal place of business in U.S. territory;

(b) for a Community airline, substantial ownership and effective control of that airline are vested in a Member State or States, nationals of such a state or states, or both, and the airline is licensed as a Community airline and has its principal place of business in the territory of the European Community;

(c) the airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and

(d) the provisions set forth in Article 8 (Safety) and Article 9 (Security) are being maintained and administered.

Artikel 4

Genehmigung

Erhält eine Vertragspartei Anträge von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei in der vorgeschriebenen Form und Weise für Betriebsgenehmigungen und technische Erlaubnisse, so gewährt sie die entsprechenden Genehmigungen und Erlaubnisse mit möglichst geringer verfahrensbedingter Zeitverzögerung, wenn

a) im Falle von US-Luftfahrtunternehmen die wesentlichen Eigentumsanteile und die tatsächliche Kontrolle des Luftfahrtunternehmens bei den Vereinigten Staaten, bei US-Staatsangehörigen oder beiden liegen und wenn das Luftfahrtunternehmen als US-Luftfahrtunternehmen zugelassen ist und seinen Hauptgeschäftssitz im Hoheitsgebiet der Vereinigten Staaten hat;

b) im Falle von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft die wesentlichen Eigentumsanteile und die tatsächliche Kontrolle des Luftfahrtunternehmens in einem oder mehreren Mitgliedstaaten, bei ihren Staatsangehörigen oder beiden liegen und wenn das Luftfahrtunternehmen als Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zugelassen ist und seinen Hauptgeschäftssitz im Hoheitsgebiet der Europäischen Gemeinschaft hat;

c) das Luftfahrtunternehmen in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die gemäß den Gesetzen und sonstigen Rechtsvorschriften für den Betrieb des internationalen Luftverkehrs von der Vertragspartei, die den oder die Anträge prüft, üblicherweise angewendet werden, und

d) die Bestimmungen in Artikel 8 (Flugsicherheit) und Artikel 9 (Luftsicherheit) eingehalten und angewendet werden.

Article 5

Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions or otherwise suspend or limit the operations of an airline of the other Party where:

(a) for a U.S. airline, substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the United States, U.S. nationals, or both, or the airline is not licensed as a U.S. airline or does not have its principal place of business in U.S. territory;

(b) for a Community airline, substantial ownership and effective control of that airline are not vested in a Member State or States, nationals of such a state or states, or both, or the airline is not licensed as a Community airline or does not have its principal place of business in the territory of the European Community; or

(c) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 7 (Application of Laws) of this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraph 1(c) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 8 (Safety) or Article 9 (Security).

Artikel 5

Widerruf der Genehmigung

(1) Jede Vertragspartei ist berechtigt, die Betriebserlaubnisse oder technischen Zulassungen zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken oder den Betrieb eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei anderweitig auszusetzen oder einzuschränken, wenn

a) im Falle von US-Luftfahrtunternehmen die wesentlichen Eigentumsanteile und die tatsächliche Kontrolle des Luftfahrtunternehmens nicht bei den Vereinigten Staaten, bei US-Staatsangehörigen oder beiden liegen oder das Luftfahrtunternehmen nicht als US-Luftfahrtunternehmen zugelassen ist oder seinen Hauptgeschäftssitz nicht im Gebiet der Vereinigten Staaten hat,

b) im Falle von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft die wesentlichen Eigentumsanteile und die tatsächliche Kontrolle des Luftfahrtunternehmens nicht bei einem oder mehreren Mitgliedstaaten, bei ihrem Staatsangehörigen oder beiden liegen oder das Luftfahrtunternehmen nicht als Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zugelassen ist oder seinen Hauptgeschäftssitz nicht im Hoheitsgebiet der Europäischen Gemeinschaft hat oder

c) das betreffende Luftfahrtunternehmen die in Artikel 7 (Anwendung von Rechtsvorschriften) dieses Abkommens genannten Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften nicht eingehalten hat.

(2) Sofern nicht zur Vermeidung von weiteren Verstößen gegen Absatz 1 Buchstabe c Sofortmaßnahmen erforderlich sind, werden die in diesem Artikel aufgeführten Rechte erst nach Konsultationen mit der anderen Vertragspartei ausgeübt.

(3) Dieser Artikel berührt nicht die Rechte beider Vertragsparteien, Betriebserlaubnisse oder technische Zulassungen von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei gemäß den Bestimmungen von Artikel 8 (Flugsicherheit) oder Artikel 9 (Luftsicherheit) zu verweigern, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen.

Article 6

Additional Matters related to Ownership, Investment, and Control

Notwithstanding any other provision in this Agreement, the Parties shall implement the provisions of Annex 4 in their decisions under their respective laws and regulations concerning ownership, investment and control.

Artikel 6

Zusätzliche Regelungen in Bezug auf Eigentumsverhältnisse, Investitionen und Kontrolle

Ungeachtet der anderen Bestimmungen dieses Abkommens wenden die Vertragsparteien bei ihren Beschlüssen, die sie gemäß ihren jeweiligen Gesetzen und sonstigen Rechtsvorschriften über Eigentumsverhältnisse, Investitionen und Kontrolle treffen, die Bestimmungen von Anhang 4 an.

Article 7

Application of Laws

1. The laws and regulations of a Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft utilized by the airlines of the other Party, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of the first Party.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, the laws and regulations applicable within that territory relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

Artikel 7

Anwendung von Rechtsvorschriften

(1) Die Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften einer Vertragspartei betreffend den Einflug in ihr oder den Ausflug aus ihrem Gebiet der im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge oder betreffend den Betrieb und den Verkehr dieser Luftfahrzeuge innerhalb ihres Gebietes gelten für die Luftfahrzeuge, die von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei verwendet werden, und sind von diesen Luftfahrzeugen beim Ein- oder Ausflug und innerhalb des Gebietes der ersten Vertragspartei zu befolgen.

(2) Beim Einflug in das oder beim Ausflug aus dem Gebiet einer Vertragspartei sind die für dieses Gebiet geltenden Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften für den Einflug in das oder den Ausflug aus dem Gebiet von Fluggästen, Besatzungen oder Fracht von Luftfahrzeugen (einschließlich Vorschriften betreffend Einreise, Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne oder bei Postsendungen die hierfür geltenden Vorschriften) von diesen Fluggästen und Besatzungen – oder den in ihrem Namen handelnden Personen – sowie der Fracht von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei einzuhalten.

Article 8

Safety

1. The responsible authorities of the Parties shall recognize as valid, for the purposes of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by each other and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. The responsible authorities may, however, refuse to recognize as valid for purposes of flight above their own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for their own nationals by such other authorities.

2. The responsible authorities of a Party may request consultations with other responsible authorities concerning the safety standards maintained by those authorities relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the airlines overseen by those authorities. Such consultations shall take place within 45 days of the request unless otherwise agreed. If following such consultations, the requesting responsible authorities find that those authorities do not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the requesting responsible authorities shall notify those authorities of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and those authorities shall take appropriate corrective action. The requesting responsible authorities reserve the right to withhold, revoke or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines for which those authorities provide safety oversight in the event those authorities do not take such appropriate corrective action within a reasonable time and to take immediate action as to such airline or airlines if essential to prevent further noncompliance with the duty to maintain and administer the aforementioned standards and requirements resulting in an immediate threat to flight safety.

3. The European Commission shall simultaneously receive all requests and notifications under this Article.

4. Nothing in this Article shall prevent the responsible authorities of the Parties from conducting safety discussions, including those relating to the routine application of safety standards and requirements or to emergency situations that may arise from time to time.

Article 9

Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the following agreements: the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal February 24, 1988.

Artikel 8

Flugsicherheit

(1) Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien erkennen für die Durchführung des in diesem Abkommen vorgesehenen Luftverkehrs Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine, die jeweils von ihnen erteilt oder als gültig anerkannt wurden und noch Gültigkeit besitzen, als gültig an, vorausgesetzt, dass die Bedingungen für solche Zeugnisse und Erlaubnisscheine mindestens den auf Grund des ICAO-Abkommens festgelegten Mindestanforderungen entsprechen. Die zuständigen Behörden können jedoch die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen, die ihren eigenen Staatsangehörigen von anderen zuständigen Behörden erteilt oder für gültig erklärt worden sind, für Flüge über ihrem eigenen Gebiet verweigern.

(2) Die zuständigen Behörden einer Vertragspartei können Konsultationen mit anderen zuständigen Behörden über die von diesen Behörden eingehaltenen Standards in Bezug auf Luftverkehrseinrichtungen, Luftfahrzeugbesatzungen, Luftfahrzeuge und den Betrieb der von diesen Behörden beaufsichtigten Luftfahrtunternehmen verlangen. Derartige Konsultationen finden innerhalb von 45 Tagen nach dem Ersuchen statt, soweit nichts anderes vereinbart wird. Stellen die anfragenden zuständigen Behörden nach solchen Konsultationen fest, dass die anderen Behörden in diesen Bereichen nicht tatsächlich Sicherheitsstandards und -anforderungen einhalten und anwenden, die wenigstens den Mindeststandards entsprechen, welche nach dem ICAO-Abkommen festgelegt werden können, so notifizieren die anfragenden zuständigen Behörden diese Feststellungen und die Schritte, die zur Erfüllung dieser Mindeststandards als notwendig erachtet werden, und die betreffenden Behörden ergreifen entsprechende Abhilfemaßnahmen. Die anfragenden zuständigen Behörden behalten sich das Recht vor, die Betriebserlaubnis oder die technische Zulassung eines Luftfahrtunternehmens oder von Luftfahrtunternehmen unter der Sicherheitsaufsicht der betreffenden zuständigen Behörden zu verweigern, zu widerrufen oder einzuschränken, wenn diese Behörden solche Abhilfemaßnahmen nicht innerhalb eines angemessenen Zeitraums ergreifen, und Sofortmaßnahmen in Bezug auf das oder die betreffenden Luftfahrtunternehmen zu treffen, wenn diese entscheidend sind, um zu vermeiden, dass weitere Verstöße gegen die Pflicht zur Einhaltung und Anwendung der genannten Standards und Anforderungen zu einer unmittelbaren Bedrohung für die Flugsicherheit führen.

(3) Der Europäischen Kommission werden alle Anfragen und Notifizierungen im Rahmen dieses Artikels zeitgleich übermittelt.

(4) Dieser Artikel hindert die zuständigen Behörden der Vertragsparteien nicht an der Durchführung sicherheitsbezogener Beratungen, auch über die routinemäßige Anwendung von Sicherheitsstandards und Anforderungen oder über Notfälle, wie sie von Zeit zu Zeit auftreten können.

Artikel 9

Luftsicherheit

(1) In Übereinstimmung mit ihren Rechten und Pflichten gemäß dem Völkerrecht bekräftigen die Vertragsparteien erneut, dass ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen, fester Bestandteil dieses Abkommens ist. Ohne den allgemeinen Charakter ihrer völkerrechtlichen Rechte und Pflichten einzuschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere auf Grundlage folgender Übereinkünfte: des am 14. September 1963 in Tokyo unterzeichneten Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, des am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, des am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt und des am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichneten Protokolls zur

Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen.

2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to address any threat to the security of civil aviation, including the prevention of acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities.

(2) Die Vertragsparteien gewähren einander auf Verlangen jede erforderliche Unterstützung, um Bedrohungen der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern, einschließlich der widerrechtlichen Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge und sonstiger widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registries, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

(3) Die Vertragsparteien handeln in ihren beiderseitigen Beziehungen entsprechend den Luftsicherheitsstandards und geeigneten empfohlenen Verfahren, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und dem ICAO-Abkommen als Anhänge hinzugefügt wurden; sie verlangen, dass die Halter von in ihren Ländern eingetragenen Luftfahrzeugen, sowie Halter von Luftfahrzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Gebiet haben, und die Betreiber von Flughäfen in ihrem Gebiet entsprechend diesen Luftsicherheitsstandards handeln.

4. Each Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading; and that those measures are adjusted to meet increased threats to the security of civil aviation. Each Party agrees that the security provisions required by the other Party for departure from and while within the territory of that other Party must be observed. Each Party shall give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

(4) Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in ihrem Gebiet wirksame Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzungen, aufgegebenem Gepäck und Handgepäck sowie Fracht und Bordvorräten vor und während des Einsteigens und Beladens ergriffen werden und dass diese Maßnahmen angepasst werden, um stärkeren Bedrohungen für die Sicherheit der Zivilluftfahrt zu begegnen. Die Vertragsparteien vereinbaren, die Sicherheitsvorschriften der jeweils anderen Vertragspartei für den Ausflug aus dem und den Aufenthalt im Gebiet dieser Vertragspartei einzuhalten. Jede Vertragspartei sagt außerdem eine wohlwollende Prüfung jedes Ersuchens der anderen Vertragspartei zu, besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung zu ergreifen.

5. With full regard and mutual respect for each other's sovereignty, a Party may adopt security measures for entry into its territory. Where possible, that Party shall take into account the security measures already applied by the other Party and any views that the other Party may offer. Each Party recognizes, however, that nothing in this Article limits the ability of a Party to refuse entry into its territory of any flight or flights that it deems to present a threat to its security.

(5) Unter voller Berücksichtigung der und in gegenseitigem Respekt für die Souveränität der anderen Vertragspartei kann eine Vertragspartei Sicherheitsmaßnahmen für den Einflug in ihr Gebiet ergreifen. Soweit möglich, berücksichtigt diese Vertragspartei die von der anderen Vertragspartei bereits angewandten Sicherheitsmaßnahmen und etwaige Standpunkte, die diese Vertragspartei eventuell vorbringt. Beide Vertragsparteien erkennen jedoch an, dass dieser Artikel in keiner Weise die Möglichkeit einer Vertragspartei einschränkt, einem Flug oder Flügen den Einflug in ihr Gebiet zu verweigern, den bzw. die sie als Bedrohung für ihre Sicherheit ansieht.

6. A Party may take emergency measures including amendments to meet a specific security threat. Such measures shall be notified immediately to the responsible authorities of the other Party.

(6) Eine Vertragspartei kann Sofortmaßnahmen, einschließlich Änderungen, gegen eine spezifische Sicherheitsbedrohung ergreifen. Derartige Maßnahmen sind den zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei umgehend mitzuteilen.

7. The Parties underline the importance of working towards compatible practices and standards as a means of enhancing air transport security and minimising regulatory divergence. To this end, the Parties shall fully utilize and develop existing channels for the discussion of current and proposed security measures. The Parties expect that the discussions will address, among other issues, new security measures proposed or under consideration by the other Party, including the revision of security measures occasioned by a change in circumstances; measures proposed by one Party to meet the security requirements of the other Party; possibilities for the more expeditious adjustment of standards with respect to aviation security measures; and compatibility of the requirements of one Party with the legislative obligations of the other Party. Such discussions should serve to foster early notice and prior discussion of new security initiatives and requirements.

(7) Die Vertragsparteien unterstreichen die Bedeutung einer auf kompatible Verfahren und Standards gerichteten Arbeit als Mittel zur Erhöhung der Luftsicherheit und zur Verringerung regelungsbezogener Divergenzen. Zu diesem Zweck sind die bestehenden Kanäle für die Erörterung aktueller und geplanter Sicherheitsmaßnahmen von den Vertragsparteien in vollem Umfang zu nutzen und weiterzuentwickeln. Die Vertragsparteien gehen davon aus, dass bei den Beratungen unter anderem neue oder in Betracht gezogene Sicherheitsmaßnahmen der jeweils anderen Vertragspartei erörtert werden, einschließlich der Revision von Sicherheitsmaßnahmen aufgrund veränderter Umstände, ferner Maßnahmen, die von einer Vertragspartei vorgeschlagen werden, um den Sicherheitsanforderungen der anderen Vertragspartei nachzukommen, Möglichkeiten einer zügigeren Anpassung von Standards in Bezug auf Maßnahmen für die Luftsicherheit und Vereinbarkeit der Anforderungen einer Vertragspartei mit den aus Rechtsvorschriften erwachsenden Verpflichtungen der anderen Vertragspartei. Derartige Beratungen sollten dazu beitragen, dass neue Sicherheitsinitiativen und -anforderungen frühzeitig bekannt gemacht und im Vorfeld erörtert werden.

8. Without prejudice to the need to take immediate action in order to protect transportation security, the Parties affirm that when considering security measures, a Party shall evaluate possible adverse effects on international air transportation and, un-

(8) Unbeschadet der Notwendigkeit von Sofortmaßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit bekräftigen die Vertragsparteien, dass sie bei der Erwägung von Sicherheitsmaßnahmen auch mögliche nachteilige Auswirkungen auf den

less constrained by law, shall take such factors into account when it determines what measures are necessary and appropriate to address those security concerns.

9. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

10. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the responsible authorities of that Party may request immediate consultations with the responsible authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

11. Separate from airport assessments undertaken to determine conformity with the aviation security standards and practices referred to in paragraph 3 of this Article, a Party may request the cooperation of the other Party in assessing whether particular security measures of that other Party meet the requirements of the requesting Party. The responsible authorities of the Parties shall coordinate in advance the airports to be assessed and the dates of assessment and establish a procedure to address the results of such assessments. Taking into account the results of the assessments, the requesting Party may decide that security measures of an equivalent standard are applied in the territory of the other Party in order that transfer passengers, transfer baggage, and/or transfer cargo may be exempted from re-screening in the territory of the requesting Party. Such a decision shall be communicated to the other Party.

Article 10

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation and related activities.

2. The airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff who are required to support the provision of air transportation.

3.

(a) Without prejudice to subparagraph (b) below, each airline shall have in relation to groundhandling in the territory of the other Party:

(i) the right to perform its own groundhandling ("self-handling") or, at its option

(ii) the right to select among competing suppliers that provide groundhandling services in whole or in part where such suppliers are allowed market access on the basis of the laws and regulations of each Party, and where such suppliers are present in the market.

internationalen Luftverkehr bewerten werden und, soweit gesetzliche Vorgaben dem nicht entgegenstehen, derartige Faktoren berücksichtigen werden, wenn sie die in Sicherheitsbelangen notwendigen und angemessenen Maßnahmen festlegen.

(9) Im Falle einer tatsächlichen oder drohenden widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen oder von sonstigen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit von Fluggästen, Besatzungen, Luftfahrzeugen, Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen unterstützen die Vertragsparteien einander durch Erleichterung der Kommunikation und sonstige geeignete Maßnahmen, die der schnellen und sicheren Beendigung eines solchen Zwischenfalls oder der Bedrohung dienen.

(10) Hat eine Vertragspartei berechtigte Gründe zu der Annahme, dass die andere Vertragspartei von den Luftsicherheitsvorschriften dieses Artikels abweicht, können die zuständigen Behörden dieser Vertragspartei sofortige Konsultationen mit den zuständigen Behörden der anderen Vertragspartei verlangen. Wird innerhalb von 15 Tagen nach Eingang dieses Ersuchens keine zufrieden stellende Einigung erzielt, so stellt dies einen Grund dafür dar, die Betriebserlaubnis und die technischen Zulassungen eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen dieser Vertragspartei zu verweigern, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn eine Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf von 15 Tagen vorläufige Maßnahmen ergreifen.

(11) Abgesehen von Flughafenbewertungen zur Feststellung der Einhaltung der in Absatz 3 genannten Luftsicherheitsstandards und Verfahren kann eine Vertragspartei die andere Vertragspartei um Mitarbeit ersuchen, um zu bewerten, ob bestimmte Sicherheitsmaßnahmen der anderen Vertragspartei den Anforderungen der ersuchenden Vertragspartei entsprechen. Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien vereinbaren vorab, welche Flughäfen bewertet werden sollen, wann die Bewertungen stattfinden sollen und wie mit den Ergebnissen der Bewertungen weiter zu verfahren ist. Unter Berücksichtigung der Bewertungsergebnisse kann die ersuchende Vertragspartei entscheiden, dass Sicherheitsmaßnahmen eines gleichwertigen Standards im Gebiet der anderen Vertragpartei angewendet werden, um Transfer-Fluggäste, Transfer-Gepäck und/oder Transfer-Fracht im Gebiet der ersuchenden Vertragspartei von einer erneuten Kontrolle ausnehmen zu können. Eine solche Entscheidung ist der anderen Vertragspartei mitzuteilen.

Artikel 10

Kommerzielle Möglichkeiten

(1) Die Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien haben das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei Niederlassungen zur Verkaufsförderung und zum Verkauf von Luftverkehrsdienstleitungen und für damit verbundene Tätigkeiten zu errichten.

(2) Die Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien haben das Recht, gemäß den Gesetzen und sonstigen Vorschriften der jeweils anderen Vertragspartei über Einreise, Aufenthalt und Beschäftigung das für die Erbringung von Luftverkehrsdiensten erforderliche Personal für die Bereiche Management, Verkauf, Technik, Betrieb und sonstige Spezialaufgaben in das Gebiet der anderen Vertragspartei zu holen und dort auf Dauer einzusetzen.

(3)

a) Unbeschadet des Buchstabens b hat jedes Luftfahrtunternehmen im Hinblick auf die Bodenabfertigung im Gebiet der anderen Vertragspartei das Recht,

i) seine eigene Bodenabfertigung durchzuführen („Selbstabfertigung") oder nach Wahl

ii) für die gesamte oder einen Teil der Bodenabfertigung eine Auswahl unter den im Wettbewerb stehenden Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten zu treffen, soweit diese Anbieter aufgrund der Gesetze und sonstigen Vorschriften der betreffenden Vertragspartei Zugang zum Markt haben und soweit diese Anbieter auf dem Markt vertreten sind.

(b) The rights under (i) and (ii) in subparagraph (a) above shall be subject only to specific constraints of available space or capacity arising from the need to maintain safe operation of the airport. Where such constraints preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide groundhandling services, all such services shall be available on both an equal and an adequate basis to all airlines; prices of such services shall not exceed their full cost including a reasonable return on assets, after depreciation.

b) Die Rechte nach Buchstabe a Ziffern i) und ii) unterliegen lediglich spezifischen Beschränkungen in Bezug auf verfügbaren Raum oder verfügbare Kapazitäten, die sich aus der Notwendigkeit ergeben könnten, einen sicheren Flughafenbetrieb zu gewährleisten. Wo aufgrund solcher Beschränkungen eine Selbstabfertigung ausgeschlossen ist und kein wirksamer Wettbewerb zwischen Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten besteht, müssen diese Dienste allen Luftfahrtunternehmen auf gleicher Grundlage und in angemessener Weise zur Verfügung stehen; die Preise für diese Dienstleistungen dürfen nicht über die Vollkosten einschließlich einer angemessenen Kapitalrendite nach Abschreibung hinausgehen.

4. Any airline of each Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and/or, at the airline's discretion, through its sales agents or other intermediaries appointed by the airline. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

(4) Jedes Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei kann sich am Verkauf von Luftbeförderungsleistungen im Gebiet der anderen Vertragspartei unmittelbar und/oder nach Ermessen des Unternehmens durch seine Verkaufsbeauftragten oder sonstige von dem Luftfahrtunternehmen ernannten Vermittler beteiligen. Jedes Luftfahrtunternehmen hat das Recht, derartige Beförderungsleistungen zu verkaufen, und jedermann steht es frei, derartige Beförderungsleistungen in der Währung des betreffenden Gebiets oder in frei konvertierbarer Währung zu kaufen.

5. Each airline shall have the right to convert and remit from the territory of the other Party to its home territory and, except where inconsistent with generally applicable law or regulation, the country or countries of its choice, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

(5) Jedes Luftfahrtunternehmen hat das Recht, über örtliche Ausgaben hinausgehende Einnahmen zu konvertieren und vom Gebiet der anderen Vertragspartei nach seinem Land – und auf Antrag, soweit dies nicht mit allgemein anwendbaren Rechtsvorschriften oder Bestimmungen unvereinbar ist, nach dem Land oder den Ländern seiner Wahl – zu transferieren. Die Konvertierung und der Transfer sind ohne diesbezügliche Beschränkungen oder Besteuerung zu dem an dem Tag für Transaktionen und Transfers geltenden Wechselkurs, an dem das Luftfahrtunternehmen den Erstantrag auf Transfer stellt, frei zu gestatten.

6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

(6) Den Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei wird gestattet, örtliche Ausgaben, einschließlich des Erwerbs von Treibstoff, im Gebiet der anderen Vertragspartei in Landeswährung zu zahlen. Die Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei können diese Ausgaben nach eigenem Ermessen im Gebiet der anderen Vertragspartei entsprechend den dort geltenden Währungsvorschriften in frei konvertierbaren Währungen begleichen.

7. In operating or holding out services under the Agreement, any airline of a Party may enter into cooperative marketing arrangements, such as blocked-space or code-sharing arrangements, with:

(7) In Bezug auf Durchführung oder Angebot der unter das Abkommen fallenden Dienste kann jedes Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei Vereinbarungen über eine Zusammenarbeit bei der Vermarktung, z. B. „Blocked-Space"- oder „Code-Sharing"-Vereinbarungen, mit

(a) any airline or airlines of the Parties;

a) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien,

(b) any airline or airlines of a third country; and

b) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen eines Drittlandes und

(c) a surface (land or maritime) transportation provider of any country;

c) einem Bodenbeförderungsanbieter (Land- oder Seeverkehr) aus einem beliebigen Land,

provided that (i) all participants in such arrangements hold the appropriate authority and (ii) the arrangements meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the Parties to the operation or holding out of international air transportation.

treffen, vorausgesetzt, dass i) alle Unternehmen, die an derartigen Vereinbarungen teilnehmen, über die entsprechende Genehmigung verfügen und dass ii) die Vereinbarungen die Anforderungen erfüllen, die nach den Gesetzen und sonstigen Vorschriften von den Vertragsparteien üblicherweise auf die Durchführung oder das Angebot von internationalen Luftverkehrsdiensten angewandt werden.

8. The airlines of each Party shall be entitled to enter into franchising or branding arrangements with companies, including airlines, of either Party or third countries, provided that the airlines hold the appropriate authority and meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the Parties to such arrangements. Annex 5 shall apply to such arrangements.

(8) Die Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien haben das Recht, Franchise- und Marken-(„Branding")Vereinbarungen mit Gesellschaften, einschließlich der Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien oder aus Drittländern zu schließen, vorausgesetzt, dass die Luftfahrtunternehmen über die entsprechende Genehmigung verfügen und die Anforderungen erfüllen, die nach den von den Vertragsparteien üblicherweise auf solche Vereinbarungen angewandten Gesetzen und sonstigen Vorschriften gelten. Auf diese Vereinbarungen findet Anhang 5 Anwendung.

9. The airlines of each Party may enter into arrangements for the provision of aircraft with crew for international air transportation with:

(9) Die Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei können Vereinbarungen über die Bereitstellung von Luftfahrzeugen mit Besatzung für den internationalen Luftverkehr mit

(a) any airlines or airlines of the Parties; and

(b) any airlines or airlines of a third country;

provided that all participants in such arrangements hold the appropriate authority and meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the Parties to such arrangements. Neither Party shall require an airline of either Party providing the aircraft to hold traffic rights under this Agreement for the routes on which the aircraft will be operated.

10. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of the Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties, or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 11

Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (a) imposed by the national authorities or the European Community, and (b) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

(a) aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

a) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien und

b) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen eines Drittlandes,

treffen, vorausgesetzt, dass alle an derartigen Vereinbarungen Beteiligten über die entsprechende Genehmigung verfügen und die Anforderungen erfüllen, die nach den von den Vertragsparteien üblicherweise auf solche Vereinbarungen angewandten Gesetzen und sonstigen Vorschriften gelten. Keine der Vertragsparteien darf verlangen, dass ein Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei, von dem das Luftfahrzeug bereitgestellt wird, im Rahmen dieses Abkommens Verkehrsrechte für die Strecken besitzt, auf denen das Luftfahrzeug eingesetzt werden soll.

(10) Ungeachtet sonstiger Bestimmungen dieses Abkommens dürfen Luftfahrtunternehmen und indirekte Anbieter von Luftfrachtdiensten der Vertragsparteien ohne Einschränkung in Verbindung mit dem internationalen Luftverkehr jedes Verkehrsmittel zur Beförderung von Fracht im Land- oder Seeverkehr nach oder von beliebigen Punkten in den Gebieten der Vertragsparteien oder in Drittländern benutzen, einschließlich der Beförderung nach und von allen Flughäfen mit Zolleinrichtungen und gegebenenfalls einschließlich des Rechts, Fracht unter Zollverschluss unter Beachtung der geltenden Gesetze und sonstigen Vorschriften zu befördern. Diese Fracht, gleichviel, ob auf dem Land-, See- oder Luftweg befördert, hat Zugang zur Abfertigung durch die Zollbehörden und zu Zolleinrichtungen am Flughafen. Die Luftfahrtunternehmen können wählen, ob sie den Land- oder Seeverkehr selbst durchführen oder ob sie ihn durch Vereinbarungen mit anderen Land- oder Seeverkehrsträgern durchführen lassen, einschließlich der Beförderung auf dem Land- oder Seeweg durch andere Luftfahrtunternehmen und durch indirekte Anbieter von Luftfrachtverkehr. Diese verkehrsträgerübergreifenden Frachtdienste können zu einem einzigen durchgehenden Preis, der für die Beförderung in der Luft und auf dem Land- oder Seeweg gemeinsam gilt, angeboten werden, sofern die Versender über die Umstände einer solchen Beförderung nicht irregeführt werden.

Artikel 11

Zölle und Abgaben

(1) Bei Ankunft im Gebiet einer Vertragspartei bleiben Luftfahrzeuge, die von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei im internationalen Luftverkehr eingesetzt werden, ihre üblichen Ausrüstungsgegenstände, Bodenausrüstungsgegenstände, Treibstoffe, Schmieröle, technische Verbrauchsgüter, Ersatzteile (einschließlich Triebwerken), Bordvorräte (insbesondere, jedoch nicht ausschließlich, Gegenstände wie Nahrungsmittel, Getränke und alkoholische Getränke, Tabak und in begrenzten Mengen zum Verkauf an Fluggäste oder zum Verbrauch durch diese während des Fluges bestimmte sonstige Güter) und andere ausschließlich zur Verwendung im Zusammenhang mit dem Betrieb oder der Versorgung ihrer im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmte Gegenstände auf der Grundlage der Gegenseitigkeit frei von allen Einfuhrbeschränkungen, Vermögenssteuern und -abgaben, Zöllen, Verbrauchsteuern und ähnlichen Gebühren und Abgaben, die a) durch die nationalen Behörden oder die Europäische Gemeinschaft erhoben werden und b) nicht auf den Kosten für geleistete Dienste beruhen, sofern diese Ausrüstungsgegenstände und Vorräte an Bord des Luftfahrzeugs verbleiben.

(2) Außerdem werden auf der Grundlage der Gegenseitigkeit von den in Absatz 1 genannten Steuern, Zöllen, Gebühren und Abgaben außer den auf den Kosten für geleistete Dienste beruhenden Gebühren befreit:

a) Bordvorräte, die in das Gebiet einer Vertragspartei eingeführt oder dort geliefert werden und innerhalb angemessener Grenzen zur Verwendung in abgehenden, im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei an Bord genommen werden, selbst wenn diese Vorräte auf dem Teil des Fluges

über dem Gebiet der Vertragspartei verbraucht werden, in dem sie an Bord genommen werden,

(b) ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;

b) Bodenausrüstungsgegenstände und Ersatzteile (einschließlich Triebwerken), die in das Gebiet einer Vertragspartei zur Versorgung, Wartung oder Reparatur eines im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugs eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei eingeführt werden,

(c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and

c) Treibstoff, Schmieröle und technische Verbrauchsgüter, die zur Verwendung in einem im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeug eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei in das Gebiet einer Vertragspartei eingeführt oder dort geliefert werden, selbst wenn diese Vorräte auf dem Teil des Fluges über dem Gebiet der Vertragspartei verbraucht werden sollen, in dem sie an Bord genommen werden, und

(d) printed matter, as provided for by the customs legislation of each Party, introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

d) Druckerzeugnisse entsprechend den Zollvorschriften der jeweiligen Vertragspartei, die in das Gebiet einer Vertragspartei eingeführt oder dort geliefert werden und zur Verwendung in abgehenden, im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen eines Luftfahrtunternehmens der anderen Vertragspartei an Bord genommen werden, selbst wenn diese Erzeugnisse auf dem Teil des Fluges über dem Gebiet der Vertragspartei verwendet werden sollen, in dem sie an Bord genommen werden.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

(3) Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Ausrüstungsgegenstände und Vorräte können auf Verlangen unter der Überwachung oder Kontrolle der zuständigen Behörden gehalten werden.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

(4) Die in diesem Artikel vorgesehenen Befreiungen werden auch gewährt, wenn ein Luftfahrtunternehmen einer Vertragspartei mit einem anderen Luftfahrtunternehmen, dem von der anderen Vertragspartei ebenfalls derartige Befreiungen gewährt werden, einen Vertrag über die Leihe oder Überlassung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Gegenstände im Gebiet der anderen Vertragspartei geschlossen hat.

5. Nothing in this Agreement shall prevent either Party from imposing taxes, levies, duties, fees or charges on goods sold other than for consumption on board to passengers during a sector of an air service between two points within its territory at which embarkation or disembarkation is permitted.

(5) Dieses Abkommen hindert die Vertragsparteien nicht daran, Steuern, Zölle, Gebühren und Abgaben auf Güter zu erheben, die zu anderen Zwecken als dem Verbrauch an Bord an Fluggäste auf dem Abschnitt eines Luftverkehrsdienstes zwischen zwei Punkten innerhalb ihres Gebiets verkauft werden, an denen Ein- und Aussteigen zulässig ist.

6. In the event that two or more Member States envisage applying to the fuel supplied to aircraft of U.S. airlines in the territories of such Member States for flights between such Member States any waiver of the exemption contained in Article 14.1 (b) of Council Directive 2003/96/EC of 27 October 2003, the Joint Committee shall consider that issue, in accordance with paragraph 4(e) of Article 18.

(6) Wenn zwei oder mehr Mitgliedstaaten in Betracht ziehen, bei dem in ihrem Gebiet an Luftfahrzeuge von Luftfahrtunternehmen der Vereinigten Staaten gelieferten Treibstoff auf die in Artikel 14 Buchstabe b der Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 vorgesehene Ausnahme zu verzichten, befasst sich der Gemeinsame Ausschuss in Übereinstimmung mit Artikel 18 Absatz 4 Buchstabe e mit dieser Frage.

7. A Party may request the assistance of the other Party, on behalf of its airline or airlines, in securing an exemption from taxes, duties, charges and fees imposed by state and local governments or authorities on the goods specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, as well as from fuel through-put charges, in the circumstances described in this Article, except to the extent that the charges are based on the cost of providing the service. In response to such a request, the other Party shall bring the views of the requesting Party to the attention of the relevant governmental unit or authority and urge that those views be given appropriate consideration.

(7) Eine Vertragspartei kann im Namen ihres Luftfahrtunternehmens oder ihrer Luftfahrtunternehmen die andere Vertragspartei um Unterstützung ersuchen, um eine Befreiung von Steuern, Zöllen, Gebühren und Abgaben, die von innerstaatlichen und lokalen Regierungen oder Behörden auf die in Absatz 1 und 2 genannten Güter erhoben werden, sowie unter den in diesem Artikel beschriebenen Bedingungen von Treibstoffabsatzabgaben durchzusetzen, es sei denn, die erhobenen Gebühren beruhen auf den Kosten für geleistete Dienste. Im Falle eines solchen Ersuchens übermittelt die andere Vertragspartei den betreffenden Regierungsstellen oder Behörden den Standpunkt der ersuchenden Vertragspartei und drängt auf gebührende Berücksichtigung dieses Standpunkts.

Article 12

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines

Artikel 12

Benutzungsgebühren

(1) Benutzungsgebühren, die von den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen einer Vertragspartei von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei erhoben werden, müssen gerecht, angemessen, nicht ungerechtfertigt diskriminierend und auf die Benutzerkategorien gleichmäßig ver-

of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 19, to be in breach of a provision of this Article, unless (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 13

Pricing

1. Prices for air transportation services operated pursuant to this Agreement shall be established freely and shall not be subject to approval, nor may they be required to be filed.

2. Notwithstanding paragraph 1:

(a) The introduction or continuation of a price proposed to be charged or charged by a U.S. airline for international air transportation between a point in one Member State and a point in another Member State shall be consistent with Article 1(3) of Council Regulation (EEC) 2409/92 of 23 July 1992, or a not more restrictive successor regulation.

(b) Under this paragraph, the airlines of the Parties shall provide immediate access, on request, to information on historical, existing, and proposed prices to the responsible authorities of the Parties in a manner and format acceptable to those authorities.

Article 14

Government Subsidies and Support

1. The Parties recognize that government subsidies and support may adversely affect the fair and equal opportunity of airlines to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

teilt sein. Die Bedingungen für derartige Benutzungsgebühren für die Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei dürfen jedenfalls nicht ungünstiger sein als die günstigsten Bedingungen, die einem anderen Luftfahrtunternehmen zum Zeitpunkt der Festlegung der Gebühren gewährt werden.

(2) Benutzungsgebühren, die von den Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei erhoben werden, können sich nach den Vollkosten der für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen für die Bereitstellung angemessener Flughafen-, Flughafenumfeld-, Flugnavigations- und Luftsicherheitseinrichtungen und -dienste auf dem Flughafen oder innerhalb des Flughafensystems richten, dürfen diese aber nicht überschreiten. Diese Gebühren können eine angemessene Kapitalrendite nach Abschreibung enthalten. Einrichtungen und Dienste, für die diese Gebühren erhoben werden, werden auf leistungsfähiger und wirtschaftlicher Grundlage bereitgestellt.

(3) Jede Vertragspartei ermutigt zu Konsultationen zwischen den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen in ihrem Gebiet und den Luftfahrtunternehmen, welche die Dienste und Einrichtungen nutzen; sie ermutigt die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen und die Luftfahrtunternehmen, die Informationen auszutauschen, die zu einer genauen Überprüfung der Angemessenheit der Gebühren im Einklang mit den Grundsätzen nach den Absätzen 1 und 2 erforderlich sind. Jede Vertragspartei ermutigt die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden, die Benutzer innerhalb einer angemessenen Frist über Vorschläge zur Änderung der Benutzungsgebühren zu unterrichten, um ihnen die Möglichkeit zu geben, ihre Meinung zu äußern, bevor die Änderungen vorgenommen werden.

(4) In Verfahren zur Beilegung von Streitigkeiten nach Artikel 19 wird von keiner Vertragspartei angenommen, dass sie gegen eine Bestimmung dieses Artikels verstoßen hat, es sei denn, a) sie unterlässt es, innerhalb eines angemessenen Zeitraums eine Überprüfung der Gebühr oder Praxis vorzunehmen, auf die sich die Beschwerde der anderen Vertragspartei bezieht, oder b) sie unterlässt es nach einer solchen Überprüfung, alle ihr zur Verfügung stehenden Maßnahmen zu ergreifen, um eine Gebühr oder Praxis zu ändern, die mit diesem Artikel unvereinbar ist.

Artikel 13

Preisgestaltung

(1) Die Preise für Luftverkehrsdienste im Rahmen dieses Abkommens sind frei festzusetzen und sind keiner Genehmigung oder Vorlage zu unterwerfen.

(2) Ungeachtet des Absatzes 1 gilt Folgendes:

a) Die Einführung oder Beibehaltung eines Preises, der von einem Luftfahrtunternehmen der Vereinigten Staaten für den internationalen Luftverkehr zwischen einem Punkt in einem Mitgliedstaat und einem Punkt in einem anderen Mitgliedstaat erhoben werden soll oder erhoben wird, muss in Übereinstimmung mit Artikel 1 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 2409/92 des Rates vom 23. Juli 1992 oder einer nicht restriktiveren Nachfolgeregelung erfolgen.

b) Im Rahmen dieses Absatzes ermöglichen die Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien den zuständigen Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien auf Ersuchen sofortigen Zugang zu Informationen über frühere, bestehende und geplante Preise in einer für diese Behörden annehmbaren Weise und Form.

Artikel 14

Staatliche Beihilfen und staatliche Unterstützung

(1) Die Vertragsparteien erkennen an, dass staatliche Beihilfen und staatliche Unterstützung sich nachteilig auf die Möglichkeit von Luftfahrtunternehmen auswirken können, bei der Durchführung des durch dieses Abkommen geregelten internationalen Luftverkehrs in billiger und gleicher Weise miteinander in Wettbewerb zu treten.

2. If one Party believes that a government subsidy or support being considered or provided by the other Party for or to the airlines of that other Party would adversely affect or is adversely affecting that fair and equal opportunity of the airlines of the first Party to compete, it may submit observations to that Party. Furthermore, 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.

(2) Ist eine Vertragspartei der Auffassung, dass eine staatliche Beihilfe oder Unterstützung, die von der anderen Vertragspartei zugunsten ihrer Luftfahrtunternehmen erwogen oder gewährt wird, sich nachteilig auf die Möglichkeit von Luftfahrtunternehmen der ersten Vertragspartei auswirkt, in billiger und gleicher Weise am Wettbewerb teilzunehmen, kann sie der anderen Vertragspartei entsprechende Bemerkungen übermitteln. Sie kann außerdem eine Sitzung des durch Artikel 18 eingesetzten Gemeinsamen Ausschusses verlangen, um die Frage zu erörtern und bei berechtigten Einwänden geeignete Lösungen auszuarbeiten.

3. Each Party may approach responsible governmental entities in the territory of the other Party, including entities at the state, provincial or local level, if it believes that a subsidy or support being considered or provided by such entities will have the adverse competitive effects referred to in paragraph 2. If a Party decides to make such direct contact it shall inform promptly the other Party through diplomatic channels. It may also request a meeting of the Joint Committee.

(3) Jede Vertragspartei kann sich an die zuständigen Regierungsstellen im Gebiet der anderen Vertragspartei wenden, einschließlich Stellen auf staatlicher, regionaler oder lokaler Ebene, wenn sie der Auffassung ist, dass eine von diesen Stellen erwogene oder gewährte Subvention oder Unterstützung die in Absatz 2 genannten nachteiligen Auswirkungen auf den Wettbewerb mit sich bringt. Entschließt sich eine Vertragspartei zu dieser direkten Kontaktaufnahme, unterrichtet sie die andere Vertragspartei unverzüglich auf diplomatischem Wege. Sie kann ferner eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses verlangen.

4. Issues raised under this Article could include, for example, capital injections, cross-subsidization, grants, guarantees, ownership, relief or tax exemption, by any governmental entities.

(4) Im Rahmen dieses Artikels könnten unter anderem z. B. folgende Fragen angesprochen werden: staatlich gewährte Kapitalzuführungen, Quersubventionen, Zuschüsse, Garantien, Eigentumsrechte, Steuererleichterungen oder -befreiungen.

Article 15

Environment

1. The Parties recognize the importance of protecting the environment when developing and implementing international aviation policy. The Parties recognize that the costs and benefits of measures to protect the environment must be carefully weighed in developing international aviation policy.

2. When a Party is considering proposed environmental measures, 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.

3. When environmental measures are established, the aviation environmental standards adopted by the International Civil Aviation Organization 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. If one Party believes that a matter involving aviation environmental protection 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.

Artikel 15

Umweltschutz

(1) Die Vertragsparteien erkennen die Bedeutung des Umweltschutzes bei der Entwicklung und Durchführung einer internationalen Luftverkehrspolitik an. Die Vertragsparteien erkennen an, dass Kosten und Nutzen von Maßnahmen für den Umweltschutz bei der Entwicklung einer internationalen Luftverkehrspolitik sorgfältig abgewogen werden müssen.

(2) Prüft eine Vertragspartei Vorschläge für Umweltmaßnahmen, sollte sie etwaige nachteilige Auswirkungen auf die Ausübung der in diesem Abkommen vorgesehenen Rechte bewerten und bei Annahme derartiger Maßnahmen geeignete Schritte zur Abschwächung solcher nachteiligen Auswirkungen ergreifen.

(3) Bei der Festlegung von Umweltmaßnahmen sind die Umweltschutznormen 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) Ist eine Vertragspartei der Auffassung, dass eine Frage mit Bezug zum Umweltschutz im Luftverkehr 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 auszuarbeiten.

Article 16

Consumer Protection

The Parties affirm the importance of protecting consumers, and either Party may request a meeting of the Joint Committee to discuss consumer protection issues that the requesting Party identifies as significant.

Artikel 16

Verbraucherschutz

Die Vertragsparteien bekräftigen die Bedeutung des Verbraucherschutzes, und jede der Vertragsparteien kann eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses verlangen, um Fragen des Verbraucherschutzes zu erörtern, die sie als wesentlich einstuft.

Article 17

Computer Reservation Systems

1. Computer Reservation Systems (CRS) vendors operating in the territory of one Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-

Artikel 17

Computergesteuerte Buchungssysteme

(1) Anbieter computergesteuerter Buchungssysteme (CRS), die im Gebiet einer Vertragspartei tätig sind, haben das Recht, ihre Buchungssysteme in Reiseagenturen oder -unternehmen, deren Hauptgeschäftstätigkeit der Vertrieb reisebezogener Pro-

related products in the territory of the other Party provided the CRS complies with any relevant regulatory requirements of the other Party.

2. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more stringent requirements with respect to CRS displays (including edit and display parameters), operations, practices, sales, or ownership than those imposed on its own CRS vendors.

3. Owners/Operators of CRSs of one Party that comply with the relevant regulatory requirements of the other Party, if any, shall have the same opportunity to own CRSs within the territory of the other Party as do owners/operators of that Party.

dukte im Gebiet der anderen Vertragspartei ist, einzuführen, zu unterhalten und frei zur Verfügung zu stellen, sofern das System den einschlägigen regelungsbezogenen Anforderungen der anderen Vertragspartei entspricht.

(2) Keine Vertragspartei darf in ihrem Gebiet CRS-Anbietern der anderen Vertragspartei strengere Anforderungen an CRS-Anzeigebildschirme (einschließlich Bearbeitungs- und Anzeigeparameter), Betrieb, praktische Verfahren, Verkauf oder Eigentum auferlegen bzw. gestatten, dass diese auferlegt werden, als sie für ihre eigenen CRS-Anbieter gelten.

(3) Eigentümer/Betreiber von CRS einer Vertragspartei, die die einschlägigen regelungsbezogenen Anforderungen der anderen Vertragspartei – soweit vorhanden – erfüllen, haben das gleiche Recht auf Eigentum an CRS im Gebiet der anderen Vertragspartei wie Eigentümer/Betreiber dieser Vertragspartei.

Article 18

The Joint Committee

1. A Joint Committee consisting of representatives of the Parties shall meet at least once a year to conduct consultations relating to this Agreement and to review its implementation.

2. A Party may also request a meeting of the Joint Committee to seek to resolve questions relating to the interpretation or application of this Agreement. However, with respect to Article 20 or Annex 2, the Joint Committee may consider questions only relating to the refusal by either Participant to implement the commitments undertaken, and the impact of competition decisions on the application of this Agreement. Such a meeting shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date of receipt of the request, unless otherwise agreed.

3. The Joint Committee shall review, no later than at its first annual meeting and thereafter 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.

4. The Joint Committee shall also develop cooperation by:

(a) 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;

(b) considering the social effects of the Agreement as it is implemented and developing appropriate responses to concerns found to be legitimate;

(c) considering potential areas for the further development of the Agreement, including the recommendation of amendments to the Agreement;

(d) maintaining an inventory of issues regarding government subsidies or support raised by either Party in the Joint Committee;

(e) making decisions, on the basis of consensus, concerning any matters with respect to application of paragraph 6 of Article 11;

(f) developing, within one year of provisional application, approaches to regulatory determinations with regard to airline fitness and citizenship, with the goal of achieving reciprocal recognition of such determinations;

Artikel 18

Gemeinsamer Ausschuss

(1) Ein Gemeinsamer Ausschuss aus Vertretern der Vertragsparteien tritt mindestens einmal jährlich zusammen, um Konsultationen zu diesem Abkommen durchzuführen und dessen Anwendung zu überprüfen.

(2) Eine Vertragspartei kann auch eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses verlangen, um Fragen im Zusammenhang mit der Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens zu lösen. Im Hinblick auf Artikel 20 oder Anhang 2 kann der Gemeinsame Ausschuss sich jedoch nur mit Fragen befassen, die die Weigerung eines Beteiligten betreffen, den eingegangenen Verpflichtungen nachzukommen, sowie mit den Auswirkungen von Wettbewerbsentscheidungen auf die Anwendung dieses Abkommens. Diese Sitzung des Ausschusses muss frühestmöglich stattfinden, spätestens jedoch 60 Tage nach Eingang des Ersuchens, soweit nichts anderes vereinbart wurde.

(3) Der Gemeinsame Ausschuss überprüft spätestens auf seiner ersten jährlichen Sitzung und danach bei Bedarf die Anwendung des Abkommens insgesamt, einschließlich jeglicher Auswirkungen von Beschränkungen der Luftverkehrsinfrastruktur auf die Ausübung der in Artikel 3 vorgesehenen Rechte, die Auswirkungen von Sicherheitsmaßnahmen aufgrund von Artikel 9, die Auswirkungen auf die Wettbewerbsbedingungen, auch im Bereich der computergesteuerten Buchungssysteme sowie jegliche Auswirkungen der Anwendung des Abkommens im sozialen Bereich.

(4) Der Gemeinsame Ausschuss fördert außerdem die Zusammenarbeit durch folgende Maßnahmen:

a) Unterstützung des Austauschs auf Sachverständigen-Ebene bei neuen Initiativen und Entwicklungen im Bereich der Gesetzgebung und Regulierung, einschließlich der Bereiche der Luft- und Flugsicherheit, der Umwelt, der Luftverkehrsinfrastruktur (einschließlich Zeitnischen) und des Verbraucherschutzes;

b) Beobachtung der sozialen Auswirkungen des Abkommens bei seiner Anwendung und Ausarbeitung geeigneter Lösungen bei berechtigten Einwänden;

c) Überlegungen zu potenziellen Bereichen für eine Weiterentwicklung des Abkommens, einschließlich Empfehlungen für Änderungen des Abkommens;

d) Bestandsaufnahme zu Fragen im Zusammenhang mit staatlichen Beihilfen bzw. staatlicher Unterstützung, die von einer der Parteien im Gemeinsamen Ausschuss angesprochen werden;

e) Entscheidungen im Konsens zu allen Fragen in Bezug auf die Anwendung von Artikel 11 Absatz 6;

f) Entwicklung von Ansätzen für behördliche Feststellungen in Bezug auf Leistungsfähigkeit und Staatsangehörigkeit („fitness and citizenship“) der Luftfahrtunternehmen innerhalb eines Jahres ab der vorläufigen Anwendung des Abkommens

mit dem Ziel der gegenseitigen Anerkennung solcher Feststellungen;

(g) developing a common understanding of the criteria used by the Parties in making their respective decisions in cases concerning airline control, to the extent consistent with confidentiality requirements;

g) Erarbeitung eines gemeinsamen Verständnisses der Kriterien, die von den Vertragsparteien bei ihren jeweiligen Entscheidungen in Fällen betreffend die Kontrolle der Luftfahrtunternehmen herangezogen werden, soweit sie mit den Vertraulichkeitsanforderungen im Einklang stehen;

(h) fostering consultation, where appropriate, on air transport issues dealt with in international organizations and in relations with third countries, including consideration of whether to adopt a joint approach;

h) gegebenenfalls Unterstützung der Konsultationen über Fragen des Luftverkehrs, die in internationalen Organisationen und in den Beziehungen zu Drittländern behandelt werden, wobei auch zu prüfen wäre, ob gemeinsam vorgegangen werden sollte;

(i) 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.

i) Treffen von Entscheidungen im Konsens gemäß Artikel 1 Absatz 3 sowie Artikel 2 Absatz 3 des Anhangs 4.

5. The Parties share the goal of maximizing the benefits for consumers, airlines, labor, and communities on both sides of the Atlantic by extending this Agreement to include third countries. To this end, the Joint Committee shall work to develop a proposal regarding the conditions and procedures, including any necessary amendments to this Agreement, that would be required for third countries to accede to this Agreement.

(5) Die Vertragsparteien verfolgen das gemeinsame Ziel, möglichst große Vorteile für Verbraucher, Luftfahrtunternehmen, Arbeitnehmer und Gemeinschaften beiderseits des Atlantiks zu erreichen, indem dieses Abkommen auf Drittländer ausgeweitet wird. Der Gemeinsame Ausschuss wird daher daran arbeiten, einen Vorschlag über die Bedingungen und Verfahren – einschließlich aller erforderlichen Änderungen dieses Abkommens – auszuarbeiten, unter denen Drittländer diesem Abkommen beitreten könnten.

6. The Joint Committee shall operate on the basis of consensus.

(6) Der Gemeinsame Ausschuss handelt einvernehmlich.

Article 19

Arbitration

1. Any dispute relating to the application or interpretation of this Agreement, other than issues arising under Article 20 or under Annex 2, that is not resolved by a meeting of the Joint Committee may be referred to a person or body for decision by agreement of the Parties. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

Artikel 19

Schiedsverfahren

(1) Alle Streitigkeiten hinsichtlich der Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens, die nicht unter Artikel 20 oder Anhang 2 fallen und die sich nicht durch eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beilegen lassen, können von den Vertragsparteien im Einvernehmen einer Person oder Instanz zur Entscheidung vorgelegt werden. Einigen sich die Vertragsparteien nicht in diesem Sinne, so wird die Streitigkeit auf Ersuchen einer der Vertragsparteien in Übereinstimmung mit den nachstehend aufgeführten Verfahren Gegenstand eines Schiedsverfahrens.

2. Unless the Parties otherwise agree, arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

(2) Wenn die Vertragsparteien nichts anderes beschließen, erfolgt die Streitbeilegung durch ein Schiedsgericht aus drei Schiedsrichtern, das wie folgt zusammengesetzt ist:

(a) Within 20 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 45 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the tribunal.

a) Jede Vertragspartei benennt innerhalb von 20 Tagen nach Eingang eines Antrags auf Schiedsverfahren einen Schiedsrichter. Innerhalb von 45 Tagen nach Benennung dieser beiden Schiedsrichter ernennen die Vertragsparteien einvernehmlich einen dritten Schiedsrichter, der als Vorsitzender des Schiedsgerichtes fungiert.

(b) If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph (a) of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days of receipt of that request. If the President of the Council of the International Civil Aviation Organization is a national of either the United States or a Member State, the most senior Vice President of that Council who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

b) Hat eine Vertragspartei keinen Schiedsrichter ernannt oder wird der dritte Schiedsrichter nicht gemäß Buchstabe a ernannt, kann eine Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ersuchen, den bzw. die erforderlichen Schiedsrichter innerhalb von 30 Tagen nach diesem Ersuchen zu ernennen. Ist der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ein Staatsangehöriger entweder der Vereinigten Staaten oder eines Mitgliedstaates, so nimmt der dienstälteste Vizepräsident dieses Rates, der aufgrund seiner Staatsangehörigkeit nicht ausgeschlossen ist, die Ernennung vor.

3. Except as otherwise agreed, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. At the request of a Party, the tribunal, once formed, may ask the other Party to implement interim relief measures pending the tribunal's final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either Party, a conference shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted for the tribunal to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed.

(3) Sofern nichts anderes vereinbart wurde, legt das Schiedsgericht die Grenzen seiner Zuständigkeit in Übereinstimmung mit diesem Abkommen fest und gibt sich eine Verfahrensordnung. Auf Ersuchen einer Vertragspartei kann das Schiedsgericht, wenn es aufgestellt ist, die andere Vertragspartei auffordern, bis zu seiner endgültigen Urteilsfindung vorübergehende Abhilfemaßnahmen zu ergreifen. Auf Anweisung des Schiedsgerichts oder auf Ersuchen einer Vertragspartei findet spätestens 15 Tage nach der vollständigen Konstituierung des Schiedsgerichts eine Konferenz statt, auf der das Schiedsgericht genau festlegt, in

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal:

(a) The statement of claim shall be submitted within 30 days of the time the tribunal is fully constituted, and the statement of defense shall be submitted 40 days thereafter. Any reply by the claimant shall be submitted within 15 days of the submission of the statement of defense. Any reply by the respondent shall be submitted within 15 days thereafter.

(b) The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party, or may hold a hearing on its own initiative, within 15 days after the last reply is filed.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, within 30 days after the last reply is submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 10 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

7. If the tribunal determines that there has been a violation of this Agreement and the responsible Party does not cure the violation, or does not reach agreement with the other Party on a mutually satisfactory resolution within 40 days after notification of the tribunal's decision, the other Party may suspend the application of comparable benefits arising under this Agreement until such time as the Parties have reached agreement on a resolution of the dispute. Nothing in this paragraph shall be construed as limiting the right of either Party to take proportional measures in accordance with international law.

8. The expenses of the tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization, or by any Vice President of that Council, in connection with the procedures of paragraph 2(b) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the tribunal.

Article 20

Competition

1. The Parties recognize that competition among airlines in the transatlantic market is important to promote the objectives of this Agreement, and confirm that they apply their respective competition regimes to protect and enhance overall competition and not individual competitors.

2. The Parties recognize that differences may arise concerning the application of their respective competition regimes to international aviation affecting the transatlantic market, and that competition among airlines in that market might be fostered by minimising those differences.

3. The Parties recognize that cooperation between their respective competition authorities serves to promote competition in markets and has the potential to promote compatible regulatory results and to minimise differences in approach with respect to their respective competition reviews of inter-carrier agreements. Consequently, the Parties shall further this cooperation to the extent feasible, taking into account the different responsibilities, competencies and procedures of the authorities, in accordance with Annex 2.

welchen Fragen es tätig werden soll und welche Verfahren dabei im Einzelnen anzuwenden sind.

(4) Sofern nichts anderes vereinbart oder vom Schiedsgericht festgelegt wurde, ist wie folgt vorzugehen:

a) Die Beschwerdebegründung ist innerhalb von 30 Tagen nach der vollen Konstituierung des Schiedsgerichts vorzulegen, die Beschwerdeerwiderung 40 Tage danach. Repliken des Beschwerdeführers sind innerhalb von 15 Tagen nach der Vorlage der Beschwerdeerwiderung vorzulegen. Repliken der Gegenpartei sind innerhalb von 15 Tagen danach vorzulegen.

b) Innerhalb von 15 Tagen nach Eingang der letzten Erwiderung veranstaltet das Schiedsgericht eine Anhörung auf Ersuchen einer der beiden Vertragsparteien, kann aber auch auf eigene Initiative eine Anhörung durchführen.

(5) Das Schiedsgericht bemüht sich, innerhalb von 30 Tagen nach Ende der Anhörung oder, wenn keine Anhörung stattfindet, innerhalb von 30 Tagen nach Eingang der letzten Erwiderung einen schriftlichen Beschluss vorzulegen. Das Schiedsgericht fasst Mehrheitsbeschlüsse.

(6) Die Vertragsparteien können einen Antrag auf Erläuterung des Schiedsspruches innerhalb von 10 Tagen nach seiner Abgabe stellen; die Erläuterungen müssen innerhalb von 15 Tagen nach einem solchen Antrag erfolgen.

(7) Wenn das Schiedsgericht feststellt, dass ein Verstoß gegen dieses Abkommen vorliegt, und die verantwortliche Vertragspartei keine Abhilfe schafft oder nicht innerhalb von 40 Tagen nach Bekanntgabe des Schiedsspruches zu einer Einigung mit der anderen Vertragspartei über eine beiderseitig zufrieden stellende Lösung gelangt, kann die andere Vertragspartei vergleichbare Vorteile, die sich aus diesem Abkommen ergeben, so lange zurückhalten, bis die Vertragsparteien eine Einigung über die Beilegung der Streitigkeit erzielt haben. Dieser Absatz schränkt in keiner Weise das Recht beider Vertragsparteien ein, angemessene Maßnahmen im Einklang mit dem Völkerrecht zu ergreifen.

(8) Die Kosten des Schiedsgerichts, einschließlich Gebühren und Auslagen der Schiedsrichter, werden von beiden Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Etwaige Kosten, die dem Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation oder einem Vizepräsidenten dieses Rates im Zusammenhang mit den Verfahren gemäß Absatz 2 Buchstabe b entstanden sind, gelten als Teil der Kosten des Schiedsgerichts.

Artikel 20

Wettbewerb

(1) Die Vertragsparteien erkennen an, dass der Wettbewerb zwischen den Luftfahrtunternehmen des transatlantischen Marktes für die Erreichung der Ziele dieses Abkommens wichtig ist, und bekräftigen, dass sie ihre jeweiligen Wettbewerbsvorschriften zum Schutze und zur Förderung des Wettbewerbs insgesamt, nicht aber einzelner Marktteilnehmer, anwenden werden.

(2) Die Vertragsparteien erkennen an, dass hinsichtlich der Anwendung ihrer jeweiligen Wettbewerbsordnungen auf den internationalen Luftverkehr Unterschiede auftreten können, die sich auf den transatlantischen Markt auswirken, und dass eine möglichst weitgehende Verringerung dieser Unterschiede dem Wettbewerb zwischen den Luftfahrtunternehmen in diesem Markt zugutekommen könnte.

(3) Die Vertragsparteien erkennen an, dass eine Zusammenarbeit zwischen ihren jeweiligen Wettbewerbsbehörden dazu dienlich sein kann, den Wettbewerb auf den Märkten zu fördern, sowie kompatible Regelungsergebnisse fördern kann und Unterschiede bei den Ansätzen für die jeweiligen Wettbewerbsüberprüfungen von Vereinbarungen zwischen Luftfahrtunternehmen auf ein Minimum begrenzen kann. Die Vertragsparteien fördern daher diese Zusammenarbeit so weit wie möglich unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Zuständigkeiten, Befugnisse und Verfahren der Behörden in Übereinstimmung mit Anhang 2.

4. The Joint Committee shall be briefed annually on the results of the cooperation under Annex 2.

(4) Der Gemeinsame Ausschuss wird jährlich über die Ergebnisse der Zusammenarbeit gemäß Anhang 2 unterrichtet.

Article 21

Second Stage Negotiations

1. The Parties share the goal of continuing to open access to markets and to maximise benefits for consumers, airlines, labor, and communities on both sides of the Atlantic, including the facilitation of investment so as to better 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 their own air services markets. The Parties shall begin negotiations not later than 60 days after the date of provisional application of this Agreement, with the goal of developing the next stage expeditiously.

2. To that end, the agenda for the second stage negotiations shall include the following items of priority interest to one or both Parties:

(a) further liberalization of traffic rights;

(b) additional foreign investment opportunities;

(c) effect of environmental measures and infrastructure constraints on the exercise of traffic rights;

(d) further access to Government-financed air transportation; and

(e) provision of aircraft with crew.

3. The Parties shall review their progress towards a second stage agreement no later than 18 months after the date when the negotiations are due to start in accordance with paragraph 1. If no second stage agreement has been reached by the Parties within twelve months of the start of the review, each Party reserves the right thereafter to suspend rights specified in this Agreement. Such suspension shall take effect no sooner than the start of the International Air Transport Association (IATA) traffic season that commences no less than twelve months after the date on which notice of suspension is given.

Artikel 21

Verhandlungen über ein Abkommen der zweiten Stufe

(1) Die Vertragsparteien sind sich über das Ziel einig, dass die Märkte weiter geöffnet und möglichst große Vorteile für Verbraucher, Luftfahrtunternehmen, Arbeitnehmer und Gemeinschaften beiderseits des Atlantiks erreicht werden sollten; dazu zählt auch, dass Investitionen erleichtert werden, die besser der Realität der globalen Luftfahrtindustrie entsprechen, und dass das transatlantische Luftverkehrssystem gestärkt und ein Rahmen geschaffen wird, der andere Länder zur Öffnung ihrer eigenen Märkte für Luftverkehrsdienste ermutigt. Die Vertragsparteien beginnen ihre Verhandlungen spätestens 60 Tage nach dem Beginn der vorläufigen Anwendung dieses Abkommens mit dem Ziel, zügig weiterführende Fortschritte zu erreichen.

(2) Die Agenda für die weiterführenden Verhandlungen umfasst daher folgende, für eine oder beide Parteien vorrangige Punkte:

a) weitere Liberalisierung der Verkehrsrechte,

b) zusätzliche Möglichkeiten für Auslandsinvestitionen,

c) Auswirkungen von Umweltschutzmaßnahmen und Infrastrukturzwängen auf die Ausübung der Verkehrsrechte,

d) zusätzlicher Zugang zu staatlich finanziertem Luftverkehr und

e) Bereitstellung von Luftfahrzeugen mit Besatzung.

(3) Die Vertragsparteien überprüfen ihre Fortschritte auf dem Wege zu einem Abkommen der zweiten Stufe spätestens 18 Monate nach dem in Absatz 1 vorgesehenen Verhandlungsbeginn. Haben die Vertragsparteien innerhalb von 12 Monaten nach Beginn der Überprüfung kein Abkommen der zweiten Stufe erzielt, so behält sich jede der Vertragsparteien das Recht vor, die in diesem Abkommen bestimmten Rechte auszusetzen. Diese Aussetzung tritt frühestens mit Beginn der Flugplanperiode der International Air Transport Association (IATA) in Kraft, die frühestens 12 Monate nach Notifizierung der Aussetzung beginnt.

Article 22

Relationship to Other Agreements

1. During the period of provisional application pursuant to Article 25 of this Agreement, the bilateral agreements listed in section 1 of Annex 1, shall be suspended, except to the extent provided in section 2 of Annex 1.

2. Upon entry into force pursuant to Article 26 of this Agreement, this Agreement shall supersede the bilateral agreements listed in section 1 of Annex 1, except to the extent provided in section 2 of Annex 1.

3. If the Parties become parties to a multilateral agreement, or endorse a decision adopted by the International Civil Aviation Organization or another international organization, that addresses matters covered by this Agreement, they shall consult in the Joint Committee to determine whether this Agreement should be revised to take into account such developments.

Artikel 22

Beziehung zu anderen Abkommen

(1) Während der vorläufigen Anwendung dieses Abkommens gemäß Artikel 25 werden die in Anhang 1 Abschnitt 1 aufgeführten bilateralen Abkommen ausgesetzt, ausgenommen die in Anhang 1 Abschnitt 2 aufgeführte Regelung.

(2) Mit dem Inkrafttreten dieses Abkommens gemäß Artikel 26 geht dieses Abkommen den in Anhang 1 Abschnitt 1 aufgeführten bilateralen Abkommen vor, ausgenommen die in Anhang 1 Abschnitt 2 aufgeführte Regelung.

(3) Treten die Vertragsparteien einem multilateralen Übereinkommen bei oder billigen sie einen Beschluss der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation oder einer anderen internationalen Organisation, der Belange dieses Abkommens berührt, so beraten sie in dem Gemeinsamen Ausschuss, ob das Abkommen zur Berücksichtigung derartiger Entwicklungen überarbeitet werden sollte.

Article 23

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate 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 of termination, unless the

Artikel 23

Kündigung

Jede Vertragspartei kann der anderen auf diplomatischem Wege jederzeit schriftlich notifizieren, dass sie dieses Abkommen kündigen will. Eine derartige Notifizierung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zu übersenden. Das Abkommen endet um Mitternacht GMT am Ende der IATA-Flugplanperiode, die ein Jahr nach dem Datum der schriftlichen Notifizierung der Kündigung in Kraft ist, es sei denn, die Notifizie-

notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 24

Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 25

Provisional Application

Pending entry into force pursuant to Article 26:

1) The Parties agree to apply this Agreement from 30 March 2008.
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 Agreement. In that event, application 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 the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 26

Entry into Force

This Agreement shall enter into force one month after the date of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that all necessary procedures for entry into force of this Agreement have been completed. For purposes of this exchange, the United States shall deliver to the European Community the diplomatic note to the European Community and its Member States, and the European Community shall deliver to the United States the diplomatic note or notes from the European Community and its Member States. The diplomatic note or notes from the European Community and its Member States shall contain communications from each Member State confirming that its necessary procedures for entry into force of this Agreement have been completed.

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

Done at Brussels on the twenty-fifth day of April, 2007 and at Washington on the thirtieth day of April, 2007, in duplicate.

rung wird vor dem Ende dieses Zeitraums durch Vereinbarung der Vertragsparteien wieder zurückgenommen.

Artikel 24

Registrierung bei der ICAO

Dieses Abkommen und alle seine Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert.

Artikel 25

Vorläufige Anwendung

Vorbehaltlich des Inkrafttretens gemäß Artikel 26

1. kommen die Vertragsparteien überein, dieses Abkommen ab dem 30. März 2008 anzuwenden;
2. kann jede Vertragspartei der anderen auf diplomatischem Wege jederzeit schriftlich mitteilen, dass sie dieses Abkommen nicht mehr anwenden will. In diesem Falle endet die Anwendung um Mitternacht GMT am Ende der IATA-Flugplanperiode, die ein Jahr nach dem Datum der schriftlichen Mitteilung in Kraft ist, es sei denn, die Beendigung der Anwendung wird vor dem Ende dieses Zeitraums durch Vereinbarung der Vertragsparteien wieder zurückgenommen.

Artikel 26

Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Datum der zuletzt eingegangenen Note im Rahmen eines diplomatischen Notenaustauschs zwischen den Vertragsparteien in Kraft, in der bestätigt wird, dass alle erforderlichen Verfahren für das Inkrafttreten dieses Abkommens abgeschlossen sind. Für die Zwecke dieses Notenaustauschs übermitteln die Vereinigten Staaten der Europäischen Gemeinschaft die diplomatische Note an die Europäische Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten, und die Europäische Gemeinschaft übermittelt den Vereinigten Staaten die diplomatische Note oder die diplomatischen Noten der Europäischen Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten. Die diplomatische Note oder diplomatischen Noten der Europäischen Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten enthalten Bestätigungen der einzelnen Mitgliedstaaten, dass ihre erforderlichen Verfahren für das Inkrafttreten dieses Abkommens abgeschlossen sind.

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

Geschehen zu Brüssel am fünfundzwanzigsten April des Jahres 2007 und zu Washington am dreißigsten April des Jahres 2007 in zweifacher Ausfertigung.

Annex 1

Section 1

As provided in Article 22 of this Agreement, the following bilateral agreements between the United States and Member States shall be suspended or superseded by this Agreement:

a. The Republic of Austria: Air services agreement, signed at Vienna March 16, 1989; amended June 14, 1995.

b. The Kingdom of Belgium: Air transport agreement, effected by exchange of notes at Washington October 23, 1980; amended September 22 and November 12, 1986; amended November 5, 1993 and January 12, 1994.

(amendment concluded on September 5, 1995 (provisionally applied).)

c. The Republic of Bulgaria: Civil aviation security Agreement, signed at Sofia April 24, 1991.

d. The Czech Republic: Air transport agreement, signed at Prague September 10, 1996; amended June 4, 2001 and February 14, 2002.

e. The Kingdom of Denmark: Agreement relating to air transport services, effected by exchange of notes at Washington December 16, 1944; amended August 6, 1954; amended June 16, 1995.

f. The Republic of Finland: Air transport agreement, signed at Helsinki March 29, 1949; related protocol signed May 12, 1980; agreement amending 1949 agreement and 1980 protocol concluded June 9, 1995.

g. The French Republic: Air transport agreement, signed at Washington June 18, 1998; amended October 10, 2000; amended January 22, 2002.

h. The Federal Republic of Germany: Air transport agreement and exchanges of notes, signed at Washington July 7, 1955; amended April 25, 1989.

(related protocol concluded November 1, 1978; related agreement concluded May 24, 1994; protocol amending the 1955 agreement concluded on May 23, 1996; agreement amending the 1996 protocol concluded on October 10, 2000 (all provisionally applied).)

i. The Hellenic Republic: Air transport agreement, signed at Athens July 31, 1991; extended until July 31, 2007 by exchange of notes of June 22 and 28, 2006.

j. The Republic of Hungary: Air transport agreement and memorandum of understanding, signed at Budapest July 12, 1989; extended until July 12, 2007 by exchange of notes of July 11 and 20, 2006.

k. Ireland: Agreement relating to air transport services, effected by exchange of notes at Washington February 3, 1945; amended January 25, 1988 and September 29, 1989; amended July 25 and September 6, 1990.

(Memorandum of consultations, signed at Washington October 28, 1993 (provisionally applied).)

l. The Italian Republic: Air transport agreement, with memorandum and exchange of notes, signed at Rome June 22, 1970; amended October 25, 1988; related memorandum of understanding signed September 27, 1990; amendment of 1970 agreement and 1990 MOU concluded November 22 and December 23, 1991; amendment of 1970 agreement and 1990 MOU concluded May 30 and October 21, 1997; agreement supplementing the 1970 agreement concluded December 30, 1998 and February 2, 1999.

Anhang 1

Abschnitt 1

Gemäß Artikel 22 dieses Abkommens werden folgende bilaterale Abkommen zwischen den Vereinigten Staaten und Mitgliedstaaten durch dieses Abkommen ausgesetzt beziehungsweise geht dieses Abkommen ihnen vor:

a. Republik Österreich: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Wien am 16. März 1989; geändert am 14. Juni 1995.

b. Königreich Belgien: Luftverkehrsabkommen, in Kraft gesetzt durch Notenaustausch in Washington am 23. Oktober 1980; geändert am 22. September und am 12. November 1986, geändert am 5. November 1993 und am 12. Januar 1994.

(Änderung beschlossen am 5. September 1995 (vorläufig angewendet).

c. Republik Bulgarien, Abkommen über Sicherheit in der Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 24. April 1991 in Sofia.

d. Tschechische Republik: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Prag am 10. September 1996; geändert am 4. Juni 2001 und am 14. Februar 2002.

e. Königreich Dänemark: Luftverkehrsabkommen, in Kraft gesetzt durch Notenaustausch in Washington am 16. Dezember 1944; geändert am 6. August 1954; geändert am 16. Juni 1995.

f. Republik Finnland: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Helsinki am 29. März 1949; diesbezügliches Protokoll unterzeichnet am 12. Mai 1980; Abkommen zur Änderung des Abkommens von 1949 und des Protokolls von 1980, geschlossen am 9. Juni 1995.

g. Französische Republik: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Washington am 18. Juni 1998; geändert am 10. Oktober 2000; geändert am 22. Januar 2002.

h. Bundesrepublik Deutschland: Luftverkehrsabkommen und Notenaustausch, unterzeichnet in Washington am 7. Juli 1955, geändert am 25. April 1989.

(Diesbezügliches Protokoll, geschlossen am 1. November 1978, diesbezügliches Abkommen, geschlossen am 24. Mai 1994; Protokoll zur Änderung des Abkommens von 1955, geschlossen am 23. Mai 1996; Abkommen zur Änderung des Protokolls von 1996, geschlossen am 10. Oktober 2000 (alle vorläufig angewendet).

i. Hellenische Republik: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Athen am 31. Juli 1991, verlängert bis zum 31. Juli 2007 durch Notenaustausch vom 22. und vom 28. Juni 2006.

j. Republik Ungarn: Luftverkehrsabkommen und Absichtserklärung, unterzeichnet in Budapest am 12. Juli 1989; verlängert bis zum 12. Juli 2007 durch Notenaustausch vom 11. und vom 20. Juli 2006.

k. Irland: Luftverkehrsabkommen, in Kraft gesetzt durch Notenaustausch in Washington am 3. Februar 1945; geändert am 25. Januar 1988 und am 29. September 1989, geändert am 25. Juli und am 6. September 1990.

(Konsultationsvereinbarung, unterzeichnet in Washington am 28. Oktober 1993 (vorläufig angewendet).

l. Italienische Republik: Luftverkehrsabkommen, mit Absichtserklärung und Notenaustausch, unterzeichnet in Rom am 22. Juni 1970, geändert am 25. Oktober 1988, diesbezügliche Absichtserklärung, unterzeichnet am 27. September 1990; Änderung des Abkommens von 1970 und der Absichtserklärung von 1990, geschlossen am 22. November und am 23. Dezember 1991; Änderung des Abkommens von 1970 und der Absichtserklärung von 1990, beschlossen am 30. Mai und am 21. Oktober 1997; Abkommen zur Ergänzung des Abkommens von 1970, geschlossen am 30. Dezember 1998 und am 2. Februar 1999.

(Protocol amending the 1970 agreement concluded December 6, 1999 (provisionally applied).)

m. The Grand Duchy of Luxembourg: Air transport agreement, signed at Luxembourg August 19, 1986; amended June 6, 1995; amended July 13 and 21, 1998.

n. Malta: Air transport agreement, signed at Washington October 12, 2000.

o. The Kingdom of the Netherlands: Air transport agreement, signed at Washington April 3, 1957; protocol amending the 1957 agreement concluded on March 31, 1978; amendment of 1978 protocol concluded June 11, 1986; amendment of 1957 agreement concluded October 13 and December 22, 1987; amendment of 1957 agreement concluded January 29 and March 13, 1992; amendment of 1957 agreement and 1978 protocol concluded October 14, 1992.

p. The Republic of Poland: Air transport agreement, signed at Warsaw June 16, 2001.

q. The Portuguese Republic: Air transport agreement, signed at Lisbon May 30, 2000.

r. Romania: Air transport agreement, signed at Washington July 15, 1998.

s. The Slovak Republic: Air transport agreement, signed at Bratislava January 22, 2001.

t. The Kingdom of Spain: Air transport agreement signed at Madrid February 20, 1973; related agreement of February 20, March 31 and April 7, 1987; amendment of 1973 agreement concluded May 31, 1989; amendment of 1973 agreement concluded November 27, 1991.

u. The Kingdom of Sweden: Agreement relating to air transport services, effected by exchange of notes at Washington December 16, 1944; amended August 6, 1954; amended June 16, 1995.

v. The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland: Agreement concerning air services, and exchange of letters, signed at Bermuda July 23, 1977; agreement relating to North Atlantic air fares, concluded March 17, 1978; agreement amending the 1977 agreement, concluded April 25, 1978; agreement modifying and extending the 1978 agreement relating to North Atlantic air fares, concluded November 2 and 9, 1978; agreement amending the 1977 agreement, concluded December 4, 1980; agreement amending the 1977 agreement, concluded February 20, 1985; agreement amending Article 7, Annex 2, and Annex 5 of the 1977 agreement, concluded May 25, 1989; agreement concerning amendments of the 1977 agreement, termination of the US/UK Arbitration Concerning Heathrow Airport User Charges and the request for arbitration made by the United Kingdom in its embassy's note no. 87 of 13 October 1993 and settlement of the matters which gave rise to those proceedings, concluded March 11, 1994; agreement amending the 1977 agreement, concluded March 27, 1997.

(Arrangements, being provisionally applied, contained in the memorandum of consultations dated September 11, 1986; arrangements contained in the exchange of letters dated July 27, 1990; arrangements contained in the memorandum of consultations of March 11, 1991; arrangements contained in the exchange of letters dated October 6, 1994; arrangements contained in the memorandum of consultations of June 5, 1995; arrangements contained in the exchange of letters dated March 31 and April 3, 2000 (all provisionally applied).)

(Protokoll zur Änderung des Abkommens von 1970, geschlossen am 6. Dezember 1999 (vorläufig angewendet).

m. Großherzogtum Luxemburg: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Luxemburg am 19. August 1986, geändert am 6. Juni 1995, geändert am 13. und am 21. Juli 1998.

n. Malta: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Washington am 12. Oktober 2000.

o. Königreich der Niederlande: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Washington am 3. April 1957, Protokoll zur Änderung des Abkommens von 1957, geschlossen am 31. März 1978; Änderung des Protokolls von 1978, geschlossen am 11. Juni 1986; Änderung des Abkommens von 1957, geschlossen am 13. Oktober und am 22. Dezember 1987; Änderung des Abkommens von 1957, geschlossen am 29. Januar und am 13. März 1992, Änderung des Abkommens von 1957 und des Protokolls von 1978, geschlossen am 14. Oktober 1992.

p. Republik Polen: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Warschau am 16. Juni 2001.

q. Portugiesische Republik: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Lissabon am 30. Mai 2000.

r. Rumänien: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Washington am 15. Juli 1998.

s. Slowakische Republik: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Bratislava am 22. Januar 2001.

t. Königreich Spanien: Luftverkehrsabkommen, unterzeichnet in Madrid am 20. Februar 1973, diesbezügliches Abkommen vom 20. Februar, vom 31. März und vom 7. April 1987; Änderung des Abkommens von 1973, geschlossen am 31. Mai 1989, Änderung des Abkommens von 1973, geschlossen am 27. November 1991.

u. Königreich Schweden: Luftverkehrsabkommen, in Kraft gesetzt durch Notenaustausch in Washington am 16. Dezember 1944; geändert am 6. August 1954; geändert am 16. Juni 1995.

v. Vereinigtes Königreich von Großbritannien und Nordirland: Luftverkehrsabkommen und Schriftwechsel, unterzeichnet auf Bermuda am 23. Juli 1977, Abkommen über Tarife im Nordatlantikverkehr, geschlossen am 17. März 1978, Abkommen zur Änderung des Abkommens von 1977, geschlossen am 25. April 1978, Abkommen zur Änderung und Verlängerung des Abkommens von 1978 über Tarife im Nordatlantikverkehr, geschlossen am 2. und 9. November 1978, Abkommen zur Änderung des Abkommens von 1977, geschlossen am 4. Dezember 1980, Abkommen zur Änderung des Abkommens von 1977, geschlossen am 20. Februar 1985, Abkommen zur Änderung von Artikel 7, Anhang 2 und Anhang 5 des Abkommens von 1977, geschlossen am 25. Mai 1989, Abkommen zu den Änderungen des Abkommens von 1977, zur Beendigung der Schlichtung USA/UK betreffend die Benutzergebühren am Flughafen Heathrow und zum Antrag auf Schlichtung des Vereinigten Königreichs in der Note Nr. 87 seiner Botschaft vom 13. Oktober 1993 und Beilegung der Angelegenheit, die Gegenstand des Verfahrens war, geschlossen am 11. März 1994, Abkommen zur Änderung des Abkommens von 1977, geschlossen am 27. März 1997.

(Vorläufig angewendete Regelungen in der Konsultationsvereinbarung vom 11. September 1986, Regelungen im Schriftwechsel vom 27. Juli 1990, Regelungen in der Konsultationsvereinbarung vom 11. März 1991, Regelungen im Schriftwechsel vom 6. Oktober 1994, Regelungen in der Konsultationsvereinbarung vom 5. Juni 1995, Regelungen im Schriftwechsel vom 31. März und vom 3. April 2000 (alle vorläufig angewendet).

Section 2

Notwithstanding section 1 of this Annex, for areas that are not encompassed within the definition of "territory" in Article 1 of this Agreement, the agreements in paragraphs (e) (Denmark-United States), (g) (France-United States), and (v) (United Kingdom-United States) of that section shall continue to apply, according to their terms.

Section 3

Notwithstanding Article 3 of this Agreement, U.S. airlines shall not have the right to provide all-cargo services, that are not part of a service that serves the United States, to or from points in the Member States, except to or from points in the Czech Republic, the French Republic, the Federal Republic of Germany, the Grand Duchy of Luxembourg, Malta, the Republic of Poland, the Portuguese Republic, and the Slovak Republic.

Section 4

Notwithstanding any other provisions of this Agreement, this section shall apply to scheduled and charter combination air transportation between Ireland and the United States with effect from the beginning of IATA Winter season 2006/2007 until the end of the IATA Winter season 2007/2008.

a.

(i) Each U.S. and Community airline may operate 3 non-stop flights between the United States and Dublin for each non-stop flight that the airline operates between the United States and Shannon. This entitlement for non-stop Dublin flights shall be based on an average of operations over the entire three-season transitional period. A flight shall be deemed to be a non-stop Dublin, or a non-stop Shannon, flight, according to the first point of entry into, or the last point of departure from, Ireland.

(ii) The requirement to serve Shannon in subparagraph (a)(i) of this Section shall terminate if any airline inaugurates scheduled or charter combination service between Dublin and the United States, in either direction, without operating at least one non-stop flight to Shannon for every three non-stop flights to Dublin, averaged over the transition period.

b. For services between the United States and Ireland, Community airlines may serve only Boston, New York, Chicago, Los Angeles, and 3 additional points in the United States, to be notified to the United States upon selection or change. These services may operate via intermediate points in other Member States or in third countries.

c. Code sharing shall be authorized between Ireland and the United States only via other points in the European Community. Other code-share arrangements will be considered on the basis of comity and reciprocity.

Abschnitt 2

Ungeachtet des Abschnitts 1 gelten für Gebiete, die nicht unter die Begriffsbestimmung „Gebiet" nach Artikel 1 dieses Abkommens fallen, weiterhin die Abkommen nach Abschnitt 1 Buchstaben e (Dänemark – Vereinigte Staaten), g (Frankreich – Vereinigte Staaten) und v (Vereinigtes Königreich – Vereinigte Staaten) entsprechend den jeweiligen Bedingungen.

Abschnitt 3

Ungeachtet des Artikels 3 dieses Abkommens dürfen US-Luftfahrtunternehmen 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 und der Slowakischen Republik.

Abschnitt 4

Ungeachtet sonstiger Bestimmungen dieses Abkommens gilt dieser Abschnitt für den kombinierten Linien- und Charterluftverkehr zwischen Irland und den Vereinigten Staaten ab Beginn der IATA-Winterflugplanperiode 2006/2007 bis zum Ende der IATA-Winterflugplanperiode 2007/2008.

a.

(i) Jedes Luftfahrtunternehmen der Vereinigten Staaten und der Gemeinschaft kann für jeden Non-Stopp-Flug, den es zwischen den Vereinigten Staaten und Shannon durchführt, drei Non-Stopp-Flüge zwischen den Vereinigten Staaten und Dublin durchführen. Diese Berechtigung für Non-Stopp-Flüge nach Dublin basiert auf dem Durchschnitt der Flüge in dem gesamten drei Flugplanperioden umfassenden Übergangszeitraum. Ein Flug gilt als Non-Stopp-Flug nach Dublin oder nach Shannon entsprechend dem ersten Punkt des Einflugs nach oder dem letzten Punkt des Ausflugs aus Irland.

(ii) Die Auflage einer Bedienung von Shannon nach Ziffer i endet, wenn ein Luftfahrtunternehmen einen kombinierten Linien- und Charterverkehrsdienst zwischen Dublin und den Vereinigten Staaten in beiden Richtungen aufnimmt, ohne im Durchschnitt während des Übergangszeitraums mindestens einen Direktflug nach Shannon je drei Direktflüge nach Dublin durchzuführen.

b. Für Dienste zwischen den Vereinigten Staaten und Irland können Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft nur Boston, New York, Chicago, Los Angeles und drei zusätzliche Orte in den Vereinigten Staaten bedienen, die den Vereinigten Staaten bei ihrer Auswahl oder bei Änderungen mitzuteilen sind. Bei diesen Diensten können auch Zwischenlandungen in anderen Mitgliedstaaten oder in Drittländern durchgeführt werden.

c. Code-Sharing zwischen Irland und den Vereinigten Staaten ist nur über andere Punkte in der Europäischen Gemeinschaft zulässig. Andere Code-Sharing-Regelungen werden auf der Grundlage von Einvernehmen und Gegenseitigkeit beurteilt.

Annex 2

Concerning Cooperation with Respect to Competition Issues in the Air Transportation Industry

Article 1

The cooperation as set forth in this Annex shall be implemented by the Department of Transportation of the United States of America and the Commission of the European Communities (hereinafter referred to as "the Participants"), consistent with their respective functions in addressing competition issues in the air transportation industry involving the United States and the European Community.

Article 2

Purpose

The purpose of this cooperation is:

1. To enhance mutual understanding of the application by the Participants of the laws, procedures and practices under their respective competition regimes to encourage competition in the air transportation industry;
2. To facilitate understanding between the Participants of the impact of air transportation industry developments on competition in the international aviation market;
3. To reduce the potential for conflicts in the Participants' application of their respective competition regimes to agreements and other cooperative arrangements which have an impact on the transatlantic market; and
4. To promote compatible regulatory approaches to agreements and other cooperative arrangements through a better understanding of the methodologies, analytical techniques including the definition of the relevant market(s) and analysis of competitive effects, and remedies that the Participants use in their respective independent competition reviews.

Article 3

Definitions

For the purpose of this Annex, the term "competition regime" means the laws, procedures and practices that govern the Participants' exercise of their respective functions in reviewing agreements and other cooperative arrangements among airlines in the international market. For the European Community, this includes, but is not limited to, Articles 81, 82, and 85 of the Treaty Establishing the European Community and their implementing Regulations pursuant to the said Treaty, as well as any amendments thereto. For the Department of Transportation, this includes, but is not limited to, sections 41308, 41309, and 41720 of Title 49 of the United States Code, and its implementing Regulations and legal precedents pursuant thereto.

Article 4

Areas of Cooperation

Subject to the qualifications in subparagraphs 1(a) and 1(b) of Article 5, the types of cooperation between the Participants shall include the following:

(1) Meetings between representatives of the Participants, to include competition experts, in principle on a semi-annual basis, for the purpose of discussing developments in the air transportation industry, competition policy matters of mutual interest, and analytical approaches to the application of competition law to international aviation, particularly in the

Anhang 2

Zusammenarbeit in Wettbewerbsfragen von Bedeutung für die Luftverkehrsbranche

Artikel 1

Die in diesem Anhang beschriebene Zusammenarbeit wird vom Verkehrsministerium der Vereinigten Staaten von Amerika und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften (nachstehend die „Beteiligten") im Einklang mit ihren jeweiligen Funktionen bei der Behandlung von Wettbewerbsfragen in der Luftverkehrsbranche, die die Vereinigten Staaten und die Europäische Gemeinschaft betreffen, durchgeführt.

Artikel 2

Zweck

Diese Zusammenarbeit dient folgendem Zweck:

1. Förderung des gegenseitigen Verständnisses bei der Anwendung von Gesetzen, Verfahren und Verfahrensweisen durch die Beteiligten gemäß ihren jeweiligen Wettbewerbsvorschriften, um den Wettbewerb in der Luftverkehrsbranche zu unterstützen;
2. Verbesserung des Verständnisses der Beteiligten hinsichtlich der Konsequenzen der Entwicklungen in der Luftverkehrsbranche für den Wettbewerb im internationalen Luftverkehrsmarkt;
3. Abbau von Konfliktpotenzial bei der Anwendung der jeweiligen Wettbewerbsordnungen der Beteiligten auf Abkommen und andere Kooperationsvereinbarungen mit Auswirkungen auf den transatlantischen Markt; und
4. Förderung von kompatiblen regelungsbezogenen Herangehensweisen für Abkommen und andere Kooperationsvereinbarungen durch ein besseres Verständnis der Methoden und Analysetechniken, einschließlich der Definition des relevanten Marktes bzw. der relevanten Märkte und der Analyse von Wettbewerbsauswirkungen, und der Problemlösungen, die von den Beteiligten bei ihren jeweiligen unabhängigen Wettbewerbsüberprüfungen angewandt werden.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Anhangs bezeichnet der Ausdruck „Wettbewerbsordnung" die Gesetze, Verfahren und Verfahrensweisen der Beteiligten für die Ausübung ihrer jeweiligen Funktionen bei der Überprüfung von Abkommen und anderen Kooperationsvereinbarungen zwischen Luftfahrtunternehmen auf dem internationalen Markt. Für die Europäische Gemeinschaft schließt dies auch die Artikel 81, 82 und 85 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft und die diesbezüglichen Durchführungsverordnungen aufgrund des genannten Vertrags sowie etwaige Änderungen dazu ein, ist aber nicht darauf beschränkt. Für das Verkehrsministerium der Vereinigten Staaten schließt dies auch die Abschnitte 41308, 41309 und 41720 von Titel 49 des „United States Code" und seine diesbezüglichen Durchführungsbestimmungen und Präzedenzfälle ein, ist aber nicht darauf beschränkt.

Artikel 4

Bereiche der Zusammenarbeit

Vorbehaltlich der Einschränkungen in Artikel 5 Absatz 1 Buchstaben a und b schließt die Zusammenarbeit zwischen den Beteiligten folgende Formen ein:

1. Treffen von Vertretern der Beteiligten, einschließlich Wettbewerbsexperten, im Prinzip in halbjährlichem Rhythmus, zur Erörterung von Entwicklungen in der Luftverkehrsindustrie, von Fragen der Wettbewerbspolitik von beiderseitigem Interesse und eines analytischen Ansatzes für die Anwendung der Wettbewerbsvorschriften auf den internationalen Luftver-

transatlantic market. The above discussions may lead to the development of a better understanding of the Participants' respective approaches to competition issues, including existing commonalities, and to more compatibility in those approaches, in particular with respect to inter-carrier agreements.

(2) Consultations at any time between the Participants, by mutual agreement or at the request of either Participant, to discuss any matter related to this Annex, including specific cases.

(3) Each Participant may, at its discretion, invite representatives of other governmental authorities to participate as appropriate in any meetings or consultations held pursuant to paragraphs 1 or 2 above.

(4) Timely notifications of the following proceedings or matters, which in the judgment of the notifying Participant may have significant implications for the competition interests of the other Participant:

a. With respect to the Department of Transportation, (i) proceedings for review of applications for approval of agreements and other cooperative arrangements among airlines involving international air transportation, in particular for antitrust immunity involving airlines organized under the laws of the United States and the European Community, and (ii) receipt by the Department of Transportation of a joint venture agreement pursuant to section 41720 of Title 49 of the United States Code; and

b. With respect to the Commission of the European Communities, (i) proceedings for review of agreements and other cooperative arrangements among airlines involving international air transportation, in particular for alliance and other cooperative agreements involving airlines organized under the laws of the United States and the European Community, and (ii) consideration of individual or block exemptions from European Union competition law;

(5) Notifications of the availability, and any conditions governing that availability, of information and data filed with a Participant, in electronic form or otherwise, that, in the judgment of that Participant, may have significant implications for the competition interests of the other Participant; and

(6) Notifications of such other activities relating to air transportation competition policy as may seem appropriate to the notifying Participant.

Article 5

Use and Disclosure of Information

(1) Notwithstanding any other provision of this Annex, neither Participant is expected to provide information to the other Participant if disclosure of the information to the requesting Participant:

a. is prohibited by the laws, regulations or practices of the Participant possessing the information; or

b. would be incompatible with important interests of the Participant possessing the information.

(2) Each Participant shall to the extent possible maintain the confidentiality of any information provided to it in confidence by the other Participant under this Annex and to oppose any application for disclosure of such information to a third party that is not authorized by the supplying Participant to receive the infor-

kehr, insbesondere auf den transatlantischen Markt. Diese Beratungen können zur Entwicklung eines besseren Verständnisses der jeweiligen Herangehensweise der Beteiligten an Wettbewerbsfragen, einschließlich bestehender Gemeinsamkeiten, und zu besserer Vereinbarkeit dieser Herangehensweisen, insbesondere im Hinblick auf Vereinbarungen zwischen Luftfahrtunternehmen, führen;

2. Konsultationen zwischen den Beteiligten jederzeit entweder in gegenseitigem Einvernehmen oder auf Ersuchen eines Beteiligten, um Themen im Zusammenhang mit diesem Anhang zu erörtern, einschließlich konkreter Fälle;

3. jeder der Beteiligten kann nach seinem Ermessen Vertreter anderer Regierungsbehörden bei Bedarf zur Teilnahme an Treffen oder Konsultationen gemäß den Absätzen 1 oder 2 einladen;

4. rechtzeitige Notifizierung der folgenden Verfahren oder Angelegenheiten, die nach Auffassung des notifizierenden Beteiligten wesentliche Auswirkungen auf die Wettbewerbsinteressen des anderen Beteiligten haben können:

a. im Hinblick auf das Verkehrsministerium der Vereinigten Staaten: i) Verfahren zur Überprüfung von Anträgen auf Genehmigung von Vereinbarungen und anderen Kooperationsvereinbarungen zwischen Luftfahrtunternehmen im Bereich des internationalen Luftverkehrs, insbesondere für Freistellungen von den Wettbewerbsvorschriften betreffend Luftfahrtunternehmen, die dem Recht der Vereinigten Staaten und der Europäischen Gemeinschaft unterstehen und ii) Eingang einer Joint-Venture-Vereinbarung gemäß Titel 49 Abschnitt 41720 des „United States Code“ durch das Verkehrsministerium der Vereinigten Staaten;

b. im Hinblick auf die Kommission der Europäischen Gemeinschaften: i) Verfahren zur Überprüfung von Vereinbarungen und anderen Kooperationsvereinbarungen zwischen Luftfahrtunternehmen im Bereich des internationalen Luftverkehrs, insbesondere für Zusammenschlüsse und andere Kooperationsvereinbarungen zwischen Luftfahrtunternehmen, die dem Recht der Vereinigten Staaten und der Europäischen Gemeinschaft unterstehen, und ii) Prüfung von Einzel- oder Gruppenausnahmen von den Wettbewerbsvorschriften der Europäischen Union;

5. Notifizierung der Verfügbarkeit von Informationen und Daten – sowie etwaiger diesbezüglicher Bedingungen – bei einem der Beteiligten, in elektronischer oder anderer Form, die nach Auffassung des notifizierenden Beteiligten wesentliche Auswirkungen auf die Wettbewerbsinteressen des anderen Beteiligten haben können; und

6. Notifizierung sonstiger Tätigkeiten mit Bezug zur Wettbewerbspolitik im Bereich des Luftverkehrs, wie dies dem notifizierenden Beteiligten angemessen erscheint.

Artikel 5

Nutzung und Offenlegung von Informationen

(1) Ungeachtet anders lautender Bestimmungen dieses Anhangs ist keiner der Beteiligten verpflichtet, dem anderen Beteiligten Informationen zur Verfügung zu stellen, wenn deren Offenlegung für den ersuchenden Beteiligten

a. aufgrund von Gesetzen, Bestimmungen oder Vorgehensweisen des Beteiligten, in dessen Besitz sich die Informationen befinden, verboten ist oder

b. unvereinbar mit wichtigen Interessen des Beteiligten wäre, in dessen Besitz sich die Informationen befinden.

(2) Jeder der Beteiligten wahrt in größtmöglichem Maße die Vertraulichkeit von Informationen, die ihm von dem anderen Beteiligten nach diesem Anhang als vertraulich zur Verfügung gestellt werden, und lehnt jeden Antrag auf Offenlegung derartiger Informationen gegenüber Dritten ab, die von dem die

mation. Each Participant intends to notify the other Participant whenever any information proposed to be exchanged in discussions or in any other manner may be required to be disclosed in a public proceeding.

(3) Where pursuant to this Annex a Participant provides information on a confidential basis to the other Participant for the purposes specified in Article 2, that information should be used by the receiving Participant only for that purpose.

Article 6

Implementation

(1) Each Participant is designating a representative to be responsible for coordination of activities established under this Annex.

(2) This Annex, and all activities undertaken by a Participant pursuant to it, are

a. intended to be implemented only to the extent consistent with all laws, regulations, and practices applicable to that Participant; and

b. intended to be implemented without prejudice to the Agreement between the European Communities and the Government of the United States of America Regarding the Application of their Competition Laws.

Informationen liefernden Beteiligten nicht als Empfänger zugelassen sind. Jeder der Beteiligten erklärt sich bereit, den anderen Beteiligten zu unterrichten, wenn Informationen, die in Beratungen oder auf andere Weise ausgetauscht werden sollen, unter Umständen in einem öffentlichen Verfahren offengelegt werden müssen.

(3) Werden Informationen gemäß diesem Anhang von einem Beteiligten dem anderen Beteiligten als vertraulich für die in Artikel 2 aufgeführten Zwecke zur Verfügung gestellt, so sind diese Informationen von dem Empfänger ausschließlich zu diesem Zweck zu nutzen.

Artikel 6

Umsetzung

(1) Jeder Beteiligte benennt einen Vertreter, der für die Koordinierung der Tätigkeiten nach diesem Anhang verantwortlich ist.

(2) Dieser Anhang und alle auf seiner Grundlage von einem Beteiligten unternommenen Tätigkeiten

a. sollen nur soweit durchgeführt werden, wie es mit allen Gesetzen, Vorschriften und Verfahrensweisen, die für den betreffenden Beteiligten gelten, vereinbar ist, und

b. sollen unbeschadet des Abkommens zwischen den Europäischen Gemeinschaften und der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika über die Anwendung ihres Wettbewerbsrechts durchgeführt werden.

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 organization without reimbursement, and that transportation is (a) between any point in the United States and any point in a Member State, except – with respect to passengers only – between points for which there is a city-pair contract fare in effect, or (b) between any two points outside the United States. This paragraph shall not apply to transportation obtained or funded by the Secretary of Defense or the Secretary of a military department.

Anhang 3

Staatliche US-Beförderungsaufträge

Die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sind berechtigt, Fluggäste und Fracht auf Linien- und Charterflügen zu befördern, mit denen eine zivile staatliche US-Behörde, -Agentur oder -Stelle (1) entweder selbst beauftragt wurde oder die sie aufgrund einer Vereinbarung ausführt, deren Vergütung von der Regierung oder aus Mitteln, die zur Verwendung durch die Regierung bereitgestellt wurden, bezahlt wird, oder (2) die sie im Auftrag eines anderen Landes oder einer internationalen oder anderen Organisation unentgeltlich übernimmt und bei denen die Beförderung (a) zwischen einem beliebigen Punkt in den Vereinigten Staaten und einem beliebigen Punkt in einem Mitgliedstaat – mit Ausnahme der Personenbeförderung zwischen Punkten, für die ein vertragsgebundener Städtepaar-Flugpreis gilt – oder (b) zwischen zwei beliebigen Punkten außerhalb der Vereinigten Staaten erfolgt. Dieser Absatz gilt nicht für Beförderungen, die vom Verteidigungsministerium oder der Leitung einer Militärabteilung (secretary of a military department) erhalten oder finanziert werden.

Annex 4

Concerning Additional Matters Related to Ownership, Investment and Control

Article 1

Ownership of Airlines of a Party

1. Ownership by nationals of a Member State or States of the equity of a U.S. airline shall be permitted, subject to two limitations. First, ownership by all foreign nationals of more than 25 percent of a corporation's voting equity is prohibited. Second, actual control of a U.S. airline by foreign nationals is also prohibited. Subject to the overall 25 percent limitation on foreign ownership of voting equity:

a. ownership by nationals of a Member State or States of:

(1) as much as 25 percent of the voting equity; and/or

(2) as much as 49.9 percent of the total equity

of a U.S. airline shall not be deemed, of itself, to constitute control of that airline;

and

b. ownership by nationals of a Member State or States of 50 percent or more of the total equity of a U.S. airline shall not be presumed to constitute control of that airline. Such ownership shall be considered on a case-by-case basis.

2. Ownership by U.S. nationals of a Community airline shall be permitted subject to two limitations. First, the airline must be majority owned by Member States and/or by nationals of Member States. Second, the airline must be effectively controlled by such states and/or such nationals.

3. For the purposes of paragraph (b) of Article 4 and subparagraph 1(b) of Article 5 of this Agreement, a member of the ECAA as of the date of signature of this Agreement and citizens of such a member shall be treated as a Member State and its nationals, respectively. The Joint Committee may decide that this provision shall apply to new members of the ECAA and their citizens.

4. Notwithstanding paragraph 2, the European Community and its Member States reserves the right to limit investments by U.S. nationals in the voting equity of a Community airline made after the signature of this Agreement to a level equivalent to that allowed by the United States for foreign nationals in U.S. airlines, provided that the exercise of that right is consistent with international law.

Article 2

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 authorizations 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.

Anhang 4

Zusätzliche Regelungen in Bezug auf Eigentumsverhältnisse, Investitionen und Kontrolle

Artikel 1

Eigentumsrechte einer Vertragspartei an Luftfahrtunternehmen

(1) Die Beteiligung von Staatsangehörigen eines oder mehrerer Mitgliedstaaten am Kapital eines US-Luftfahrtunternehmens ist mit zwei Einschränkungen erlaubt. Erstens ist untersagt, dass ausländische Staatsangehörige insgesamt mit mehr als 25 % am stimmberechtigten Kapital von Kapitalgesellschaften beteiligt sind. Zweitens ist die tatsächliche Kontrolle eines US-Luftfahrtunternehmens durch ausländische Staatsangehörige ebenfalls untersagt. Vorbehaltlich der Begrenzung der ausländischen Beteiligung am stimmberechtigten Kapital auf insgesamt 25 % gilt Folgendes:

a. Die Beteiligung von Staatsangehörigen eines oder mehrerer Mitgliedstaaten

(1) mit nicht mehr als 25 % am stimmberechtigten Kapital und/oder

(2) mit nicht mehr als 49,9 % am Gesamtkapital

eines US-Luftfahrtunternehmens gilt für sich genommen nicht als Kontrolle dieses Unternehmens;

und

b. bei der Beteiligung von Staatsangehörigen eines oder mehrerer Mitgliedstaaten mit 50 % oder mehr am Gesamtkapital eines US-Luftfahrtunternehmens wird nicht vermutet, dass eine Kontrolle über dieses Unternehmen ausgeübt wird. Diese Beteiligung ist im Einzelfall zu prüfen.

(2) Die Beteiligung von US-Staatsangehörigen am Kapital eines Luftfahrtunternehmens der Gemeinschaft ist mit zwei Einschränkungen erlaubt. Erstens muss das Luftfahrtunternehmen mehrheitlich im Eigentum von Mitgliedstaaten und/oder von Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten sein. Zweitens muss das Luftfahrtunternehmen der tatsächlichen Kontrolle durch diese Staaten und/oder Staatsangehörigen unterliegen.

(3) Im Sinne des Artikels 4 Buchstabe b und des Artikels 5 Absatz 1 Buchstabe b dieses Abkommens gelten die Mitglieder des Übereinkommens über die Schaffung eines gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraums (ECAA) und die Bürger dieser Mitglieder ab dem Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens als Mitgliedstaaten bzw. als deren Staatsangehörige. Der Gemeinsame Ausschuss kann beschließen, dass diese Bestimmung auf neue ECAA-Mitglieder und ihre Bürger Anwendung findet.

(4) Ungeachtet des Absatzes 2 behalten sich die Europäische Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten das Recht vor, nach Unterzeichnung dieses Abkommens erfolgende Beteiligungen von US-Staatsangehörigen am stimmberechtigten Kapital von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft auf einen Prozentsatz zu begrenzen, der dem entspricht, den die Vereinigten Staaten für die Beteiligung von ausländischen Staatsangehörigen an US-Luftfahrtunternehmen erlauben, sofern die Ausübung dieses Rechts mit dem Völkerrecht in Einklang steht.

Artikel 2

Eigentumsrechte an und Kontrolle von Luftfahrtunternehmen von Drittländern

(1) Keine Vertragspartei nutzt die ihr im Rahmen von Luftverkehrsvereinbarungen mit einem Drittland zur Verfügung stehenden Rechte dazu, um Genehmigungen oder Erlaubnisse für Luftfahrtunternehmen dieses Drittlands deshalb abzulehnen, zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken, weil wesentliche Eigentumsanteile an diesem Luftfahrtunternehmen von der

anderen Vertragspartei, ihren Staatsangehörigen oder beiden gehalten werden.

2. The United States shall not exercise any available rights under air services arrangements to refuse, revoke, suspend or limit authorizations 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.

(2) Die Vereinigten Staaten nutzen keines der ihnen im Rahmen von Luftverkehrsvereinbarungen zur Verfügung stehenden Rechte dazu, um Genehmigungen oder Erlaubnisse für Luftfahrtunternehmen 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, deshalb abzulehnen, zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken, weil ein oder mehrere Mitgliedstaaten, seine/ihre Staatsangehörige oder beide die tatsächliche Kontrolle dieses Luftfahrtunternehmens erworben haben.

3. The Joint Committee may decide that neither Party shall exercise the rights referred to in paragraph 2 of this Article with respect to airlines of a specific country or countries.

(3) Der Gemeinsame Ausschuss kann beschließen, dass keine Vertragspartei die in Absatz 2 genannten Rechte gegenüber Luftfahrtunternehmen eines bestimmten Landes oder bestimmter Länder ausüben darf.

Article 3

Control of Airlines

1. The rules applicable in the European Community on ownership and control of Community air carriers are currently laid down in Article 4 of Council Regulation (EEC) No. 2407/92 of 23 July 1992 on licensing of air carriers. Under this Regulation, responsibility for granting an Operating Licence to a Community air carrier lies with the Member States. Member States apply Regulation 2407/92 in accordance with their national regulations and procedures.

2. The rules applicable in the United States are currently laid down in Sections 40102(a)(2), 41102 and 41103 of Title 49 of the United States Code (U.S.C.), which require that licenses for a U.S. “air carrier” issued by the Department of Transportation, whether a certificate, an exemption, or commuter license, to engage in “air transportation” as a common carrier, be held only by citizens of the United States as defined in 49 U.S.C. §40102(a)(15). That section requires that the president and two-thirds of the board of directors and other managing officers of a corporation be U.S. citizens, that at least 75 percent of the voting stock be owned by U.S. citizens, and that the corporation be under the actual control of U.S. citizens. The requirement must be met initially by an applicant, and continue to be met by a U.S. airline holding a license.

3. The practice followed by each Party in applying its laws and regulations is set out in the Appendix to this Annex.

Artikel 3

Kontrolle von Luftfahrtunternehmen

(1) Die in der Europäischen Gemeinschaft geltenden Vorschriften über Eigentumsrechte an und die Kontrolle von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sind derzeit in Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen niedergelegt. Nach dieser Verordnung liegt die Zuständigkeit für die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft bei den Mitgliedstaaten. Die Mitgliedstaaten wenden die Verordnung 2407/92 gemäß ihren innerstaatlichen Vorschriften und Verfahren an.

(2) Die in den Vereinigten Staaten geltenden Vorschriften sind derzeit in Titel 49 Abschnitte 40102(a)(2), 41102 und 41103 des United States Code (U.S.C.) niedergelegt. Danach dürfen nur US-Staatsangehörige im Sinne von Titel 49 Abschnitt 40102(a)(15) des U.S.C. im Besitz von Genehmigungen sein, die einem US-Luftfahrtunternehmen als Beförderungsunternehmen („common carrier“) zur Erbringung von Luftverkehrsdiensten vom Verkehrsministerium in Form von Zeugnissen, Ausnahmegenehmigungen oder Genehmigungen für Pendel-Luftverkehrsdienste („commuter license“) erteilt wurden. Danach müssen der Vorstandsvorsitzende und zwei Drittel der Vorstandsmitglieder und leitenden Angestellten einer Kapitalgesellschaft US-Bürger sein und mindestens 75 % des stimmberechtigten Kapitals im Eigentum von US-Bürgern sein und die Gesellschaft muss der tatsächlichen Kontrolle von US-Bürgern unterstehen. Diese Anforderung ist von Antragstellern bei der erstmaligen Einreichung des Antrags zu erfüllen und von US-Luftfahrtunternehmen, die im Besitz einer Genehmigung sind, aufrechtzuerhalten.

(3) Die Art und Weise, in der jede Partei ihre Gesetze und sonstigen Vorschriften anwendet, ist in der Anlage zu diesem Anhang geregelt.

Appendix to Annex 4

1. In the United States, citizenship determinations are necessary for all U.S. air carrier applicants for a certificate, exemption, or commuter license. An initial application for a license is filed in a formal public docket, and processed "on the record" with filings by the applicant and any other interested parties. The Department of Transportation renders a final decision by an Order based on the formal public record of the case, including documents for which confidential treatment has been granted. A "continuing fitness" case may be handled informally by the Department, or may be set for docketed procedures similar to those used for initial applications.

2. The Department's determinations evolve through a variety of precedents, which reflect, among other things, the changing nature of financial markets and investment structures and DOT's willingness to consider new approaches to foreign investment that are consistent with U.S. law. DOT works with applicants to consider proposed forms of investment and to assist them in fashioning transactions that fully comply with U.S. citizenship law, and applicants regularly consult with DOT staff before finalising their applications. At any time before a formal proceeding has begun, DOT staff may discuss questions concerning citizenship issues or other aspects of the proposed transaction and offer suggestions, where appropriate, as to alternatives that would allow a proposed transaction to meet U.S. citizenship requirements.

3. In making both its initial and continuing citizenship and fitness determinations, DOT considers the totality of circumstances affecting the U.S. airline, and Department precedents have permitted consideration of the nature of the aviation relationship between the United States and the homeland(s) of any foreign investors. In the context of this Agreement, DOT would treat investments from EU nationals at least as favorably as it would treat investments from nationals of bilateral or multilateral Open-Skies partners.

4. In the European Union, paragraph 5 of Article 4 of Regulation 2407/92 provides that the European Commission, acting at the request of a Member State, shall examine compliance with the requirements of Article 4 and take a decision if necessary. In taking such decisions the Commission must ensure compliance with the procedural rights recognized as general principles of Community law by the European Court of Justice, including the right of interested parties to be heard in a timely manner.

5. When applying its laws and regulations, each Party shall ensure that any transaction involving investment in one of its airlines by nationals of the other Party is afforded fair and expeditious consideration.

Anlage zu Anhang 4

1. In den Vereinigten Staaten ist für alle US-Luftfahrtunternehmen, die Zeugnisse, Ausnahmegenehmigungen oder Genehmigungen für Pendler-Luftverkehrsdienste („commuter license") beantragen, ein Nachweis der Staatsbürgerschaft erforderlich. Erstanträge zur Erteilung einer Genehmigung werden in ein öffentliches amtliches Register aufgenommen und zusammen mit den vom Antragsteller und anderen interessierten Parteien eingereichten Unterlagen „nach Aktenlage" bearbeitet. Das Verkehrsministerium trifft eine endgültige Entscheidung in Form eines Erlasses („Order") auf der Grundlage des öffentlichen amtlichen Registers in diesem Fall, einschließlich der Dokumente, für die eine vertrauliche Behandlung gewährt wurde. Die fortlaufende Einhaltung der Anforderungen („continuing fitness") kann durch das Ministerium entweder formlos oder ähnlich wie bei den für Erstanträge geltenden Registerverfahren behandelt werden.

2. Im Zuge der Überprüfungen des Ministeriums wird eine Vielzahl von Präzedenzfällen herangezogen, die unter anderem die Veränderlichkeit der Finanzmärkte und der Investitionsstrukturen und die Bereitschaft des Verkehrsministeriums widerspiegeln, neue Ansätze für ausländische Investitionen in Betracht zu ziehen, sofern sie mit dem US-Recht vereinbar sind. Das Verkehrsministerium arbeitet mit den Antragstellern bei der Prüfung geplanter Investitionsformen zusammen, um sie bei der Gestaltung ihrer Transaktionen zu unterstützen, damit diese mit dem Staatsbürgerschaftsrecht der USA im Einklang stehen; die Antragsteller ihrerseits beraten sich regelmäßig mit den Mitarbeitern des Verkehrsministeriums, bevor sie ihre Anträge fertigstellen. Die Mitarbeiter des Verkehrsministeriums können jederzeit bis zum Beginn eines offiziellen Verfahrens Fragen zum Staatsbürgerschaftsrecht oder andere Aspekte im Zusammenhang mit der geplanten Transaktion klären und gegebenenfalls Vorschläge für Alternativen unterbreiten, mit denen sichergestellt wird, dass die geplante Transaktion die staatsbürgerschaftsrechtlichen Anforderungen der USA erfüllt.

3. Sowohl bei der Erstprüfung der Staatsbürgerschaft als auch bei den fortlaufenden Überprüfungen auf Einhaltung der diesbezüglichen Anforderungen untersucht das Verkehrsministerium alle das US-Luftfahrtunternehmen betreffenden Sachverhalte und die Präzedenzfälle im Ministerium, die eine Bewertung der Art der Luftverkehrsbeziehungen zwischen den USA und dem Herkunftsland bzw. den Herkunftsländern der ausländischen Investoren erlaubt haben. Im Zusammenhang mit diesem Abkommen würde das Verkehrsministerium Investitionen von EU-Staatsangehörigen mindestens ebenso günstig behandeln wie Investitionen von Staatsangehörigen aus Ländern, die Parteien bilateraler oder multilateraler Open-Skies-Abkommen sind.

4. Für die Europäische Union wird in Artikel 4 Absatz 5 der Verordnung 2407/92 vorgesehen, dass die Europäische Kommission auf Ersuchen eines Mitgliedstaats prüft, ob die Anforderungen von Artikel 4 erfüllt werden, und erforderlichenfalls eine Entscheidung trifft. Bei ihren Entscheidungen muss die Kommission die Einhaltung der als allgemeine Grundsätze des Gemeinschaftsrechts vom Europäischen Gerichtshof anerkannten Verfahrensrechte, einschließlich des Rechts der Beteiligten auf rechtzeitige Anhörung, sicherstellen.

5. Bei der Anwendung ihrer Gesetze und sonstigen Vorschriften stellt jede Vertragspartei sicher, dass Transaktionen, die mit Investitionen von Staatsangehörigen der anderen Vertragspartei in eines ihrer Luftfahrtunternehmen verbunden sind, angemessen und zügig geprüft werden.

Annex 5

Concerning Franchising and Branding

1. The airlines of each Party shall not be precluded from entering into franchise or branding arrangements, including conditions relating to brand protection and operational matters, provided that: they comply, in particular, with the applicable laws and regulations concerning control; the ability of the airline to exist outside of the franchise is not jeopardized; the arrangement does not result in a foreign airline engaging in cabotage operations; and applicable regulations, such as consumer protection provisions, including those regarding the disclosure of the identity of the airline operating the service, are complied with. So long as those requirements are met, close business relationships and cooperative arrangements between the airlines of each Party and foreign businesses are permissible, and each of the following individual aspects, among others, of a franchise or branding arrangement would not, other than in exceptional circumstances, of itself raise control issues:

   a) using and displaying a specific brand or trademark of a franchisor, including stipulations on the geographic area in which the brand or trademark may be used;

   b) displaying on the franchisee's aircraft the colors and logo of the franchisor's brand, including the display of such a brand, trademark, logo or similar identification prominently on its aircraft and the uniforms of its personnel;

   c) using and displaying the brand, trademark or logo on, or in conjunction with, the franchisee's airport facilities and equipment;

   d) maintaining customer service standards designed for marketing purposes;

   e) maintaining customer service standards designed to protect the integrity of the franchise brand;

   f) providing for license fees on standard commercial terms;

   g) providing for participation in frequent flyer programs, including the accrual of benefits; and

   h) providing in the franchise or branding agreement for the right of the franchisor or franchisee to terminate the arrangement and withdraw the brand, provided that nationals of the United States or the Member States remain in control of the U.S. or Community airline, respectively.

2. Franchising and branding arrangements are independent of, but may coexist with, a code-sharing arrangement that requires that both airlines have the appropriate authority from the Parties, as provided for in paragraph 7 of Article 10 of this Agreement.

Anhang 5

Franchise- und Marken(„Branding“)-Vereinbarungen

1. Es steht den Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei frei, Franchise- oder Markenvereinbarungen einzugehen, einschließlich Bedingungen in Bezug auf den Markenschutz und betriebliche Aspekte, sofern sie die Anforderungen insbesondere der geltenden Gesetze und sonstigen Vorschriften hinsichtlich der Kontrolle erfüllen, die Überlebensfähigkeit des Luftfahrtunternehmens außerhalb des Franchise-Systems nicht gefährdet ist, die Vereinbarungen nicht dazu führen, dass ausländische Luftfahrtunternehmen im Bereich der Kabotage tätig werden, und geltende Rechtsvorschriften, wie etwa Vorschriften im Bereich des Verbraucherschutzes, einschließlich derjenigen, die die Bekanntgabe der Identität des die Beförderung durchführenden Luftfahrtunternehmens betreffen, eingehalten werden. Solange diese Vorgaben eingehalten werden, sind enge Geschäftsbeziehungen und Kooperationsvereinbarungen zwischen den Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei und ausländischen Unternehmen zulässig und wird – von Ausnahmefällen abgesehen – unter anderem keiner der folgenden Aspekte von Franchise- oder Markenvereinbarungen für sich genommen Anlass dazu geben, Fragen der Kontrolle aufzuwerfen:

   a) Verwendung und Anbringung spezieller Marken („brand“) oder Warenzeichen („trademark“) eines Franchise-Gebers, einschließlich Vorschriften über den geografischen Bereich, in dem diese Marken oder Warenzeichen verwendet werden dürfen;

   b) Anbringung der Farben und des Logos der Marke des Franchise-Gebers am Luftfahrzeug des Franchise-Nehmers, einschließlich der Anbringung der Marken, Warenzeichen, Logos oder ähnlicher Zeichen an gut sichtbarer Stelle seines Luftfahrzeugs und der Uniformen seines Personals;

   c) Verwendung und Anbringung von Marken, Warenzeichen oder Logos an oder in Verbindung mit Flughafeneinrichtungen und Ausrüstungen des Franchise-Nehmers;

   d) Aufrechterhaltung der Standards für den Kundenservice für Marketingzwecke;

   e) Aufrechterhaltung der Standards für den Kundenservice zum Schutz der Integrität der Lizenzmarke;

   f) Festlegung von Lizenzgebühren zu handelsüblichen Bedingungen;

   g) Festlegungen zur Beteiligung an Vielfliegerprogrammen, einschließlich des Sammelns von Bonuspunkten;

   h) Aufnahme des Rechts des Franchise-Gebers bzw. des Franchise-Nehmers auf Beendigung der Vereinbarung und zum Entzug der Marke in Franchise- und Markenvereinbarungen, sofern die Kontrolle über das US-Luftfahrtunternehmen beziehungsweise das Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft weiterhin von Staatsangehörigen der Vereinigten Staaten oder der Mitgliedstaaten ausgeübt wird.

2. Franchise- und Markenvereinbarungen sind unabhängig von Code-Sharing-Vereinbarungen, können aber parallel zu diesen bestehen; für eine Code-Sharing-Vereinbarung benötigen beide Luftfahrtunternehmen eine entsprechende Genehmigung der Vertragsparteien gemäß Artikel 10 Absatz 7 dieses Abkommens.

Joint Declaration

Representatives of the United States and of the European Community and its Member States confirmed that the Air Transport Agreement initialled in Brussels on 2 March 2007 and envisioned for signature on 30 April 2007 is to be authenticated in other languages, as provided either by exchange of letters, before signature of the Agreement, or by decision of the Joint Committee, after signature of the Agreement.

This Joint Declaration is an integral part of the Air Transport Agreement.

For the United States:	For the European Community and its Member States; *ad referendum*
[signed. John Byerly]	[signed. Daniel Calleja]
Date: 18 April 2007	Date: 18 April 2007

Gemeinsame Erklärung

Die Vertreter der Vereinigten Staaten und der Europäischen Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten haben bestätigt, dass das Luftverkehrsabkommen, das am 2. März 2007 in Brüssel paraphiert wurde und am 30. April 2007 unterzeichnet werden soll, 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 Luftverkehrsabkommens.

Im Namen der Vereinigten Staaten:	Im Namen der Europäischen Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten, ad referendum
John Byerly	Daniel Calleja
Datum: 18. April 2007	Datum: 18. April 2007

Denkschrift

A. Allgemeines

Das Luftverkehrsabkommen vom 25. und 30. April 2007 gleicht inhaltlich und systematisch den herkömmlichen bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Drittstaaten, geht jedoch über deren üblichen Regelungsinhalt hinaus.

Neben Bestimmungen für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs zwischen der Europäischen Union und den Vereinigten Staaten von Amerika sowie die Gewährung von Verkehrsrechten, regelt das Luftverkehrsabkommen Fragen technischer Art, wie etwa in den Bereichen Luftsicherheit, Flugsicherheit, Umwelt und Wettbewerb. Insoweit soll die bestehende Zusammenarbeit von den Vertragsparteien gefördert und vertieft werden. Der Gemeinsame Ausschuss aus Vertretern der Vertragsparteien tritt regelmäßig zusammen, um Konsultationen zu diesem Abkommen durchzuführen und dessen Anwendung zu überprüfen.

Das Luftverkehrsabkommen umfasst sowohl Gegenstände, die in die Zuständigkeit der Europäischen Union fallen, als auch solche, die in der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten der Europäischen Union verbleiben. Exemplarisch kann für den Zuständigkeitsbereich der Mitgliedstaaten und für die Bundesrepublik Deutschland die vertragsgesetzauslösende Bestimmung des Artikels 11 Absatz 1 des Luftverkehrsabkommens angeführt werden.

Das Luftverkehrsabkommen besteht aus

- einem Hauptteil (Artikel 1 bis 26),
- einem Anhang 1, in dem die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung bestehenden bilateralen luftverkehrsrechtlichen Vereinbarungen zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft aufgeführt sind sowie in Ergänzung des Artikels 3 des Abkommens die den US-Luftfrachtunternehmen gewährten Verkehrsrechte der 7. Freiheit hervorhebt,
- einem Anhang 2, welcher in Ergänzung zu den Bestimmungen des Artikels 20 des Abkommens die Zusammenarbeit in Wettbewerbsfragen näher erläutert,
- einem Anhang 3, welcher Luftfahrtunternehmen der Europäischen Gemeinschaft Rechte im Zusammenhang mit staatlichen US-Beförderungsaufträgen einräumt,
- einem Anhang 4, welcher die Bestimmungen der Artikel 4 und 6 des Abkommens ergänzt und zusätzliche Regelungen in Bezug auf Eigentumsverhältnisse, Investitionen und Kontrolle von Luftfahrtunternehmen enthält,
- einer Anlage zu Anhang 4, welche das Verfahren im Zusammenhang mit der Beteiligung an US-Luftfahrtunternehmen und Luftfahrtunternehmen der Europäischen Gemeinschaft erläutert,
- einem Anhang 5 zu den Möglichkeiten des Franchising und Branding (Marken), welcher die in Artikel 10 Absatz 8 des Abkommens gewährten Rechte präzisiert, und
- einer „Gemeinsamen Erklärung“, die bestimmt, dass eine Authentifizierung des Luftverkehrsabkommens in allen Sprachen der Vertragsparteien unter bestimmten Voraussetzungen erfolgen kann.

Die „Niederschrift über die Beratungen“, die anlässlich der Paraphierung des Luftverkehrsabkommens von den Verhandlungsführern am 2. März 2007 in Brüssel unterzeichnet wurde, ist dem Abkommen zwar beigefügt und im Amtsblatt der Europäischen Union (ABl. L 134 vom 25.5.2007, S. 33) veröffentlicht, jedoch nicht tatsächlicher Bestandteil des Abkommens.

B. Besonderes

Artikel 1

Dieser Artikel erläutert die im Luftverkehrsabkommen verwendeten Begriffe.

Artikel 2

Dieser Artikel verpflichtet die Vertragsparteien, den Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien in billiger und gleicher Weise Gelegenheit zu geben, bei der Durchführung des durch dieses Abkommen geregelten internationalen Luftverkehrs miteinander in Wettbewerb zu treten.

Artikel 3

Dieser Artikel legt die gewährten Verkehrsrechte („Freiheiten der Luft“) in den Beziehungen zwischen den Vertragsparteien fest und regelt die Streckenführung zur Durchführung des internationalen Luftverkehrs. Das Recht, Kabotage im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei durchzuführen, wird ausdrücklich ausgeschlossen.

Artikel 4

Dieser Artikel legt das Verfahren für die Erteilung von Genehmigungen und Erlaubnissen zur Durchführung des internationalen Luftverkehrs fest. Die Luftfahrtunternehmen müssen durch die Vertragsparteien nicht mehr bezeichnet werden.

Artikel 5

Dieser Artikel legt das Verfahren für den Widerruf, die Aussetzung oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung zur Durchführung des internationalen Luftverkehrs und von technischen Erlaubnissen fest. Von dem Recht des Widerrufs, der Aussetzung oder der Einschränkung der Betriebsgenehmigung darf grundsätzlich nur nach Konsultationen der Vertragsparteien Gebrauch gemacht werden.

Artikel 6

Dieser Artikel enthält zusätzliche Regelungen in Bezug auf Eigentumsverhältnisse, Investitionen und Kontrolle von Luftfahrtunternehmen und ergänzt Artikel 4 durch Bezugnahme auf Anhang 4, welcher die nationalen Regelungen und Verfahren der Vertragsparteien erläutert sowie das Verfahren bei Investitionen in Luftfahrtunternehmen aus Drittländern regelt.

Artikel 7

Dieser Artikel regelt, dass die Gesetze und sonstigen Rechtsvorschriften einer Vertragspartei beim Ein- und Ausflug sowie innerhalb des Hoheitsgebietes von den Luftfahrzeugen der anderen Vertragspartei zu befolgen sind.

Artikel 8

Absatz 1 regelt die Anerkennung der für die Durchführung des Luftverkehrs erteilten Zeugnisse und Erlaubnisse.

Die Absätze 2 bis 4 regeln die Pflichten und Möglichkeiten der Vertragsparteien zur Gewährleistung der Flugsicherheit.

Artikel 9

Dieser Artikel nennt die Pflichten und Möglichkeiten der Vertragsparteien sowie die entsprechenden Modalitäten, um den Luftverkehr vor äußeren Angriffen zu schützen (Luftsicherheit).

Artikel 10

Die Absätze 1 bis 4 berechtigten die Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien, im Gebiet der anderen Vertragspartei Niederlassungen zur Verkaufsförderung und zum Verkauf von Luftverkehrsdienstleistungen und für damit verbundene Tätigkeiten zu errichten sowie die Bodenabfertigung selbst oder durch Dritte auszuführen.

Die Absätze 5 und 6 räumen den Luftfahrtunternehmen das Recht auf freien Gewinntransfer sowie das Recht ein, Ausgaben in Landeswährung zu zahlen.

Absatz 7 ermöglicht es den Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien, Vereinbarungen über eine Zusammenarbeit (unter anderem Code-Sharing) untereinander oder mit Luftfahrtunternehmen aus Drittstaaten zu schließen.

Absatz 8 in Verbindung mit Anhang 5 gestattet den Luftfahrtunternehmen den Abschluss von Franchise- und Markenvereinbarungen mit anderen Luftfahrtunternehmen, einschließlich solcher aus Drittstaaten.

Absatz 9 erlaubt den Luftfahrtunternehmen unter bestimmten Voraussetzungen die Bereitstellung von Luftfahrzeugen (Leasing) und Besatzung, einschließlich solcher aus Drittstaaten.

Nach Absatz 10 ist es den Luftfahrtunternehmen im Rahmen des Intermodal-Verkehrs gestattet, Beförderungen von Fracht durch Landverkehrsmittel fortzusetzen.

Artikel 11

Dieser Artikel gewährt auf der Grundlage der Gegenseitigkeit für bestimmte Ausrüstungsgegenstände und Vorräte der Luftfahrzeuge weitgehende Befreiung von Einfuhrbeschränkungen, von Vermögensteuern und -abgaben sowie von Zöllen und besonderen Verbrauchsteuern und von ähnlichen Gebühren und Abgaben, die von innerstaatlichen oder lokalen Behörden oder der Europäischen Union erhoben werden.

Die Bundesrepublik Deutschland hat zu Artikel 11 des Luftverkehrsabkommens eine Erklärung folgenden Inhalts abgegeben:

„Die Bundesrepublik Deutschland weist darauf hin, dass das Luftverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und den Vereinigten Staaten von Amerika andererseits, insbesondere in seinem Artikel 11, keine Regelungen über eine Befreiung von der Umsatzsteuer, mit Ausnahme der Einfuhrumsatzsteuer, enthält. Darüber hinaus weist die Bundesrepublik Deutschland darauf hin, dass die Regelungen der jeweils geltenden Vereinbarungen zwischen einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft und den Vereinigten Staaten von Amerika zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen unberührt bleiben."

Diese Erklärung dient der Klarstellung des Regelungsinhalts des Luftverkehrsabkommens im Allgemeinen und des angeführten Artikels im Besonderen.

Artikel 12

Dieser Artikel stellt die Gleichbehandlung der Luftfahrtunternehmen bei der Erhebung von Benutzungsgebühren sicher und legt die Grundlagen zur Berechnung der Gebühren fest. Darüber hinaus regelt er das Verfahren im Falle von Streitigkeiten im Zusammenhang mit der Benutzung der Flughäfen, Flugnavigations- und Luftsicherheitseinrichtungen.

Artikel 13

Absatz 1 bestimmt, dass die Preise für Luftverkehrsdienste im Rahmen dieses Abkommens frei festzusetzen sind und keiner Genehmigung oder Vorlage bedürfen.

Absatz 2 regelt, dass dies für Preise für Luftverkehrsdienste von US-Luftfahrtunternehmen innerhalb der Europäischen Union nicht gilt.

Artikel 14

Dieser Artikel befasst sich mit staatlichen Beihilfen und staatlicher Unterstützung und räumt den Vertragsparteien die Möglichkeit ein, den nach Artikel 18 eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss mit Fragen in diesem Zusammenhang zu befassen.

Artikel 15

Dieser Artikel hält fest, dass die Vertragsparteien die Bedeutung des Umweltschutzes unter anderem bei der Entwicklung einer internationalen Luftverkehrspolitik anerkennen.

Artikel 16

In diesem Artikel bekräftigen die Vertragsparteien die Bedeutung des Verbraucherschutzes.

Artikel 17

Dieser Artikel regelt die Rechte von Anbietern computergesteuerter Buchungssysteme.

Artikel 18

Dieser Artikel bestimmt die Zusammensetzung, Zuständigkeit und Funktion des Gemeinsamen Ausschusses einschließlich des Verfahrens der Beschlussfassung.

Artikel 19

Dieser Artikel befasst sich mit der Beilegung von Streitigkeiten, einschließlich der Möglichkeit zur Anrufung eines Schiedsgerichts.

Artikel 20

Dieser Artikel unterstreicht die Bedeutung des Wettbewerbs sowie die Bedeutung einer Angleichung der Rechtsvorschriften in diesem Bereich. Anhang 2 ergänzt die Bestimmungen des Artikels 20 und erläutert die Zusammenarbeit in Wettbewerbsfragen.

Artikel 21

Dieser Artikel legt fest, dass Verhandlungen über ein Abkommen der zweiten Stufe spätestens 60 Tage nach dem Beginn der vorläufigen Anwendung des Luftverkehrsabkommens begonnen werden müssen, um das in einer „ersten Stufe“ erreichte Verhandlungsergebnis im Sinne der Ausgewogenheit des Abkommens weiter auszubauen.

Von den Vertragsparteien werden weitergehende Möglichkeiten im Bereich der bilateralen Investitionen sowie im Bereich der Verkehrsrechte als vorrangig angesehen. Insbesondere das Recht, in US-Luftfahrtunternehmen und Luftfahrtunternehmen der Europäischen Gemeinschaft auf der Grundlage der Gegenseitigkeit investieren zu können, wird mit dem Luftverkehrsabkommen nicht erreicht, weil hierfür eine Änderung der US-Gesetzgebung, die es ausländischen Investoren unter anderem gestattet, mehr als 25 Prozent stimmberechtigter Kapitalanteile an einem US-Luftfahrtunternehmen zu erwerben, erforderlich gewesen wäre.

Die Vertragsparteien haben sich das Recht vorbehalten, die in dem Luftverkehrsabkommen bestimmten Rechte nach Ablauf von weiteren 30 Monaten auszusetzen.

Artikel 22

Die Absätze 1 und 2 regeln das Verhältnis des Luftverkehrsabkommens zu den bestehenden bilateralen Luftverkehrsabkommen der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft und den Vereinigten Staaten.

Absatz 3 regelt das Verfahren, das zu beachten ist, wenn die Vertragsparteien einem multilateralen Übereinkommen beitreten oder Beschlüsse der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation oder einer anderen internationalen Organisation billigen, die Belange des Luftverkehrsabkommens berühren.

Artikel 23 und 24

Diese Artikel enthalten die international üblichen Kündigungs- und Registrierungsbestimmungen.

Artikel 25

Nummer 1 legt den Zeitpunkt der Anwendung des Luftverkehrsabkommens fest.

Bei der Unterzeichnung des Abkommens am 30. April 2007 hat die Präsidentschaft im Namen der Europäischen Gemeinschaft und ihrer Mitgliedstaaten gegenüber den Vereinigten Staaten folgende schriftliche Erklärung abgegeben:

> „Dieses Abkommen wird bis zu seinem Inkrafttreten von den Mitgliedstaaten nach Treu und Glauben und nach Maßgabe ihrer geltenden einzelstaatlichen Rechtsvorschriften vorläufig angewandt.“

Nummer 2 regelt das Verfahren für den Fall, dass eine Vertragspartei anzeigt, das Luftverkehrsabkommen nicht mehr anwenden zu wollen.

Artikel 26

Dieser Artikel regelt das Inkrafttreten des Luftverkehrsabkommens.