

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.

(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).)

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-Stop-Flug, den es zwischen den Vereinigten Staaten und Shannon durchführt, drei Non-Stop-Flüge zwischen den Vereinigten Staaten und Dublin durchführen. Diese Berechtigung für Non-Stop-Flüge nach Dublin basiert auf dem Durchschnitt der Flüge in dem gesamten drei Flugplanperioden umfassenden Übergangszeitraum. Ein Flug gilt als Non-Stop-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.
-

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 Luftverkehr, 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 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 offen gelegt 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.

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.

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

Artikel 3

Kontrolle von Luftfahrtunternehmen

- (1) Die in der Europäische 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.

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 fertig stellen. 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.

ANHANG 5

Betreffend

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 Franchisegebers, 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 Franchisegebers am Luftfahrzeug des Franchisenehmers, 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 Franchisenehmers;
 - 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 Franchisegebers bzw. des Franchisenehmers 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.
-

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