EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 5.6.2019
COM(2019) 254 final

ANNEX 2

ANHANG

des Vorschlags für einen Beschluss des Rates

über den Abschluss im Namen der Europäischen Union und die vorläufige Anwendung eines Übereinkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika, der Europäischen Union, Island und dem Königreich Norwegen betreffend zeitliche Beschränkungen von Vereinbarungen über die Bereitstellung von Luftfahrzeugen mit Besatzung

Niederschrift über die Beratungen

1. Am 8. März 2019 erzielten die Delegationen der Vereinigten Staaten (USA), der Europäischen Union (EU), Islands und Norwegens eine Einigung ad referendum über den Wortlaut eines Übereinkommens betreffend zeitliche Beschränkungen von Vereinbarungen über die Bereitstellung von Luftfahrzeugen mit Besatzung (im Folgenden „Übereinkommen“, siehe Anlage A), das sie ihren jeweiligen Behörden zur Genehmigung vorzulegen beabsichtigen. Ein Verzeichnis der Delegationsmitglieder ist in der Anlage B beigefügt.

2. Die Delegationen der USA und der EU brachten zum Ausdruck, dass die Verfasser des am 25. und 30. April 2007 unterzeichneten Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten in der Fassung des am 24. Juni 2010 unterzeichneten Protokolls zur Änderung des Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten (im Folgenden „Luftverkehrsabkommen EU-USA“) beabsichtigten, die Flexibilität bei Betriebsvereinbarungen zwischen Luftfahrtunternehmen gemäß Artikel 10 Absatz 9 zu fördern. Ebenso brachten die Delegationen der USA, der EU sowie Islands und Norwegens zum Ausdruck, dass die Verfasser des Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika, der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten, Island und dem Königreich Norwegen (im Folgenden „Vier-Parteien-Luftverkehrsabkommen“), durch das die Bestimmungen des Luftverkehrsabkommens EU-USA auf Island und Norwegen angewendet werden, beabsichtigten, eine entsprechende Flexibilität zu fördern.

3. Die US-Delegation äußerte sich besorgt darüber, dass die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 die US-Luftfahrtunternehmen daran hindere, gewerbliche Rechte im Rahmen des Luftverkehrsabkommens EU-USA, einschließlich im Rahmen von dessen Anwendung nach dem Vier-

Parteien-Luftverkehrsabkommen, auszuüben, und stellte fest, dass sie sich seit 2014 innerhalb des Gemeinsamen Ausschusses darum bemühe sicherzustellen, dass Luftfahrtunternehmen, die die gewerblichen Leasing-Märkte im Einklang mit Artikel 10 Absatz 9 nutzen wollen, dies auch tun können. Die US-Delegation wies auf die erheblichen Anstrengungen des US-Verkehrsministeriums im Hinblick auf die Schaffung neuer Marktchancen für das Leasing von Luftfahrzeugen mit Besatzung hin, die zur Bekanntgabe überarbeiteter Leitlinien im Februar 2008, veröffentlicht im Bundesregister der USA, Bd. 73, Nr. 41, geführt hätten. Die US-Delegation erklärte ferner, dass ihre Entscheidung, das Übereinkommen auszuhandeln und abzufassen und dessen Wortlaut zur Genehmigung vorzulegen, ihren Standpunkt zu der vorgenannten Verordnung unberührt lasse.

4. Die Delegationen der EU, Islands und Norwegens reagierten darauf mit der Feststellung, dass sie die Bedenken der US-Delegation bezüglich der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 nicht teilten und sie der Auffassung seien, dass die von den Vereinigten Staaten auferlegten zeitlichen Beschränkungen von Wet-Lease-Vereinbarungen zwischen europäischen Luftfahrtunternehmen im Sinne des Artikels 1 Absatz 1 des Übereinkommens die europäischen Luftfahrtunternehmen daran hinderten, gewerbliche Rechte im Rahmen des Luftverkehrsabkommens EU-USA, einschließlich im Rahmen von dessen Anwendung nach dem Vier-Parteien-Luftverkehrsabkommen, auszuüben. Die genannten Delegationen stellten außerdem fest, dass ihre Entscheidung, das Übereinkommen auszuhandeln und abzufassen und dessen Wortlaut zur Genehmigung vorzulegen, ihren Standpunkt zu der genannten Verordnung und den Praktiken der USA unberührt lasse.

5. Insbesondere angesichts der umfassenden Luftverkehrsbeziehungen zwischen den Vertragsparteien des Übereinkommens bekräftigten die Delegationen der EU, Norwegens und Islands ihren Standpunkt, dass dieses Übereinkommen keinen Präzedenzfall für die Aushandlung eines gleichwertigen Übereinkommens zwischen der EU, Island oder Norwegen und einem anderen Land darstelle.

6. Auf eine Frage der US-Delegation in Bezug auf die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 und dieses Übereinkommens durch Island und Norwegen bestätigten die isländische und die norwegische Delegation, dass die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 durch Island und Norwegen durch die Aufnahme der Verordnung in das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum (im Folgenden „EWR-Abkommen“) erfolge. Darüber hinaus stellten die isländische und die norwegische Delegation fest, dass es sich bei dem Übereinkommen um eine völkerrechtliche Übereinkunft handeln werde, die für Island und Norwegen bindend sei.

7. Die EU-Delegation erklärte, dass das Übereinkommen, das Bestandteil des EU-Rechts sein werde, nach EU-Recht, insbesondere Artikel 216 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden „AEUV“), für die Mitgliedstaaten bindend sein werde, obwohl sie aus völkerrechtlicher Sicht nicht Vertragsparteien des Übereinkommens seien; folglich würden die Mitgliedstaaten kraft EU-Rechts daran gehindert werden, gegen das Übereinkommen zu verstoßen, etwa indem sie mit dem Übereinkommen unvereinbare zeitliche Beschränkungen für Wet-Lease-Vereinbarungen auferlegen.

8. Die EU-Delegation stellte außerdem fest, dass nach Artikel 3 Absatz 2 AEUV die EU unter Ausschluss der Mitgliedstaaten die ausschließliche Zuständigkeit für den Abschluss des Übereinkommens habe.

9. In diesem Zusammenhang stellte die EU-Delegation fest, dass, falls ein Mitgliedstaat dem Übereinkommen zuwiderhandele, etwa indem er mit dem Übereinkommen unvereinbare zeitliche Beschränkungen von Wet-Lease-Vereinbarungen auferlege und, da das Übereinkommen Bestandteil des EU-Recht sei, damit gegen eine Verpflichtung nach EU-Recht verstoße, die Europäische Kommission gemäß AEUV das für die Durchsetzung des EU-Rechts zuständige Organ sei und gemäß Artikel 258 AEUV beim Gerichtshof der Europäischen Union Klage gegen den Mitgliedstaat erheben könne. Darüber hinaus erklärte die EU-Delegation, dass im Fall eines

Verstoßes gegen das Übereinkommen durch einen Mitgliedstaat die EU aufgrund des Übereinkommens für diesen Verstoß verantwortlich wäre und den in den Artikeln 3 und 5 genannten Verfahren unterläge.

10. In diesem Zusammenhang und auf eine Frage der US-Delegation hin bestätigte die EU-Delegation, dass die Europäische Kommission nach EU-Recht und insbesondere nach dem EWR-Abkommen keine Befugnisse besitzt, die Anwendung des Übereinkommens durch Island und Norwegen sicherzustellen. Bei einer möglichen Verletzung des Übereinkommens durch Island oder Norwegen wäre das in den Artikeln 3 und 5 genannte Verfahren maßgeblich. Dies wurde von den Delegationen Islands und Norwegens bestätigt.

11. Die US-Delegation nahm zur Kenntnis, dass das Übereinkommen von den Vereinigten Staaten gemäß Artikel 7 Absatz 2 vorläufig anzuwenden ist.

12. Auf eine Frage der US-Delegation betreffend die vorläufige Anwendung des Übereinkommens und die Fähigkeit der EU, diese Anwendung durch die Mitgliedstaaten sicherzustellen, erklärte die EU-Delegation zum einen, dass gemäß Artikel 218 Absatz 5 AEUV der Rat der EU auf Vorschlag der Europäischen Kommission einen Beschluss über die Genehmigung der Unterzeichnung des Übereinkommens und dessen vorläufige Anwendung nach Artikel 7 Absatz 2 des Übereinkommens erlasse und ein solcher Beschluss nach Artikel 288 AEUV in allen seinen Teilen verbindlich sei. Zum anderen stellte die EU-Delegation fest, dass gemäß Artikel 216 Absatz 2 AEUV das Übereinkommen, einschließlich seiner Bestimmungen über die vorläufige Anwendung nach Artikel 7 Absatz 2, für die Mitgliedstaaten unionsrechtlich bindend sein werde, und verwies auf das in Artikel 258 AEUV vorgesehene Verfahren, mit dem sichergestellt werde, dass die Mitgliedstaaten ihren Verpflichtungen nach EU-Recht nachkommen.

13. Auf eine Frage der US-Delegation betreffend die vorläufige Anwendung des Übereinkommens in Bezug auf Island und Norwegen bestätigten die Delegationen Islands und Norwegens, dass das Übereinkommen gemäß Artikel 7 Absatz 2 ab dem Datum seiner Unterzeichnung vorläufig angewendet werde.

14. Auf eine Frage der EU-Delegation stellte die US-Delegation Informationen über die Regelung der USA für langfristige Wet-Lease-Genehmigungen bereit. Luftfahrtunternehmen, die eine entsprechende Genehmigung beantragen, müssen demnach die Anforderungen gemäß dem Code of Federal Regulations der USA Teil 212 Titel 14 (14 C.F.R. Part 212) erfüllen. Darin werden langfristige Wet-Lease-Vereinbarungen als Vereinbarungen definiert, die entweder a) eine Laufzeit von mehr als 60 Tagen haben oder b) zu einer Reihe von Vereinbarungen gehören, deren Laufzeit zusammengenommen mehr als 60 Tage beträgt. Die US-Delegation erklärte, dass das US-Verkehrsministerium Ermächtigungen für Wet-Lease-Dienste ausstelle, wenn alle Anforderungen erfüllt seien und festgestellt werde, dass die Genehmigung von öffentlichem Interesse ist. Die Voraussetzungen für ein öffentliches Interesse sind in 14 CFR 212.11(b) festgelegt und werden in den regelungsbezogenen Leitlinien vom 15. Februar 2008 (73 Fed. Reg. 10986) erörtert. Die US-Delegation bestätigte in diesem Zusammenhang die in den Absätzen 27, 28, 29 und 31 der dem Luftverkehrsabkommen EU-USA beigefügten Niederschrift über die Beratungen von 2007 enthaltenen Erklärungen zur Prüfung des öffentlichen Interesses.

15. Die US-Delegation stellte fest, dass das US-Verkehrsministerium seit Langem die Praxis verfolge, Anträgen von Luftfahrtunternehmen der EU, Islands und Norwegens auf den Abschluss von Wet-Lease-Vereinbarungen durchweg stattzugeben. Alle Delegationen äußerten ihre Erwartung, dass diese Praxis in einer Weise fortgesetzt werde, die mit dem Übereinkommen sowie dem Luftverkehrsabkommen EU-USA, einschließlich dessen Anwendung nach dem Vier-Parteien-Luftverkehrsabkommen, im Einklang steht.

16. Die Delegationen wiesen darauf hin, dass der in Artikel 18 des Luftverkehrsabkommens EU-USA genannte Gemeinsame Ausschuss den Auftrag hat, die Anwendung des Luftverkehrsabkommens EU-USA, einschließlich dessen Anwendung nach dem Vier-Parteien-Luftverkehrsabkommen, zu überprüfen, und dass dieser Ausschuss sich aus den Vertragsparteien des Vier-Parteien-Luftverkehrsabkommens zusammensetzt, zu denen auch Nichtvertragsparteien des vorliegenden Übereinkommens zählen. Da jedoch alle Vertragsparteien des vorliegenden Übereinkommens dem Gemeinsamen Ausschuss angehören und die EU-Mitgliedstaaten nach EU-Recht durch das Übereinkommen gebunden sind, obwohl sie nicht Vertragsparteien des Übereinkommens sind, brachten die Delegationen ihre Erwartung zum Ausdruck, dass Konsultationen nach Artikel 3 des Übereinkommens oder Überprüfungen nach Artikel 4 im Rahmen ordentlicher Sitzungen oder Sondersitzungen des in Artikel 18 Absatz 1 des Luftverkehrsabkommens EU-USA genannten Gemeinsamen Ausschusses stattfinden würden. Im Falle solcher Konsultationen äußerten die Delegationen die Hoffnung, dass die Art des Forums den Vertragsparteien des Übereinkommens dabei helfen werde, zu einer Lösung zu gelangen.

17. Zudem wiesen die Delegationen darauf hin, dass das Übereinkommen den Auftrag des Gemeinsamen Ausschusses, sich mit Fragen im Zusammenhang mit Wet-Lease-Vereinbarungen gemäß Artikel 10 Absatz 9 des Luftverkehrsabkommens EU-USA, einschließlich dessen Anwendung nach dem Vier-Parteien-Luftverkehrsabkommen, zu befassen, unberührt lässt.

18. Die Delegation der USA und die Delegation der EU erkannten die Sprachenregelung der EU an. In diesem Zusammenhang wies die EU-Delegation darauf hin, dass die EU nach EU-Recht verpflichtet ist, das Übereinkommen in bulgarischer, dänischer, deutscher, estnischer, finnischer, französischer, griechischer, italienischer, kroatischer, lettischer, litauischer, maltesischer, niederländischer, polnischer, portugiesischer, rumänischer, schwedischer, slowakischer, slowenischer, spanischer, tschechischer und ungarischer Sprache abzufassen. Die Delegation der EU brachte ihre

Auffassung zum Ausdruck, dass diese zusätzlichen Sprachfassungen nach dem in der Gemeinsamen Erklärung (siehe Anlage C) vorgesehenen Verfahren beglaubigt werden sollten, wobei alle beglaubigten Fassungen gleichwertig seien. Die isländische und die norwegische Delegation legten ihren Standpunkt dar, wonach die Fassungen in isländischer und norwegischer Sprache in gleicher Weise beglaubigt werden sollten. Die Delegation der USA nahm die Standpunkte der EU, Islands und Norwegens zur Kenntnis und bestätigte – gleichwohl unter Hinweis darauf, dass das Übereinkommen keine Beglaubigung zusätzlicher Sprachfassungen verlange – ihre Bereitschaft, bei der Bearbeitung von Anträgen auf Beglaubigung zusätzlicher Sprachfassungen des Übereinkommens konstruktiv mit den Delegationen der EU, Islands und Norwegens zusammenzuarbeiten.

Für die Delegation der
Vereinigten Staaten von Amerika:

Terri L. Robl

Für die Delegation der
Europäischen Union:

Carlos Bermejo Acosta

Für die Delegation
Islands:

Una Særún Jóhannsdóttir

Für die Delegation
des Königreichs Norwegen:

Øyvind Thorstein Ek