



Martin-Luther-Universität
Halle-Wittenberg



Beiträge zum Transnationalen Wirtschaftsrecht

Herausgegeben von:
Prof. Dr. Christian Tietje
Prof. Dr. Gerhard Kraft
Prof. Dr. Rolf Sethe

Steffen Fritzsche
Open Skies EU-USA
- an extraordinary achievement!?

August 2007

Heft 68

Open Skies EU-USA
– an extraordinary achievement!?

Von

Steffen Fritzsche

Institut für Wirtschaftsrecht
Forschungsstelle für Transnationales Wirtschaftsrecht
Juristische und Wirtschaftswissenschaftliche Fakultät
der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg

Dr. jur. Steffen Fritzsche ist Rechtsreferendar am Kammergericht Berlin und wissenschaftlicher Mitarbeiter im Bereich Internationales Luftverkehrsrecht in der Kanzlei Wilmer Hale in Berlin. Seine Dissertation zum Thema „Das europäische Luftverkehrsrecht und die Liberalisierung des transatlantischen Luftverkehrsmarktes“ verfasste er unter der Betreuung von Prof. Dr. Tietje. Die Arbeit wird als Band 8 in den „Schriften zum Transnationalen Wirtschaftsrecht“ (Berliner Wissenschafts-Verlag) erscheinen.

Christian Tietje/Gerhard Kraft/Rolf Sethe (Hrsg.), Beiträge zum Transnationalen Wirtschaftsrecht, Heft 68

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet unter <http://www.dnb.ddb.de> abrufbar.

ISSN 1612-1368

ISBN 978-3-86010-933-5

Schutzgebühr Euro 5

Die Hefte der Schriftenreihe „Beiträge zum Transnationalen Wirtschaftsrecht“ finden sich zum Download auf der Website des Instituts bzw. der Forschungsstelle für Transnationales Wirtschaftsrecht unter den Adressen:

www.wirtschaftsrecht.uni-halle.de

www.telc.uni-halle.de

Institut für Wirtschaftsrecht
Forschungsstelle für Transnationales Wirtschaftsrecht
Juristische Fakultät
Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg
Universitätsplatz 5
D-06099 Halle (Saale)
Tel.: 0345-55-23149 / -55-23180
Fax: 0345-55-27201
E-Mail: ecohal@jura.uni-halle.de

INHALTSVERZEICHNIS

A. Das Verhandlungsmandat der Kommission	5
I. Hintergrund	5
1. Bilaterale Luftverkehrsabkommen.....	6
2. Der Luftverkehrsbinnenmarkt in der EU.....	7
3. Die Open Skies-Urteile des EuGH.....	9
II. Horizontales Mandat und Verhandlungen zu Open Skies	10
B. Verhandlungen zum Open Skies EU-USA.....	11
C. Inhalt des Abkommens	12
I. Anwendungsbereich	12
II. Gewährung der Luftverkehrsfreiheiten	12
III. Eigentümer- und Kontrollklausel	13
IV. Unternehmerische Freiheiten	14
V. Wettbewerbskontrolle	14
VI. Gemeinsamer Ausschuss.....	15
D. Inkrafttreten und Weiterentwicklung des Abkommens.....	15
E. Erste Beurteilung des Open Skies-Abkommens EU-USA	16
F. Bedeutung des Abkommens für den internationalen Luftverkehr	18
G. Ausblick.....	18
H. Ergebnis	19
Anhang I – Luftverkehrsfreiheiten	20
Anhang II – Open Skies-Abkommen EU-USA vom 30. April 2007.....	21
Schrifttum	41

„We are here to mark an extraordinary achievement: a comprehensive, first stage, U.S.-EU Air Transport Agreement.“ Mit diesen Worten trat die US-Außenministerin *Condoleezza Rice* am 30. April 2007 in Washington vor die versammelte Presse.¹ Sie verkündete den lang erwarteten Abschluss eines einheitlichen Luftverkehrsabkommens zwischen der EU und den USA. Was aber ist so „extraordinary“ an diesem Abkommen?

A. Das Verhandlungsmandat der Kommission

Das Abkommen geht auf ein Verhandlungsmandat der Kommission zurück, welches ihr der Rat im Anschluss an die *Open Skies*-Urteile des EuGH erteilte. Der EuGH hatte sich in insgesamt acht Vertragsverletzungsverfahren mit zwei Fragen zu befassen.² Diese betrafen zum einen die Kompetenz zum Abschluss internationaler Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten³ und zum anderen die Verletzung der Niederlassungsfreiheit gem. Art. 43 EG durch Eigentümer- und Kontrollklauseln (ownership and control clauses) in jenen Abkommen.

I. Hintergrund

Der Hintergrund der Verfahren vor dem EuGH war nicht nur rechtlicher, sondern größtenteils auch luftfahrtpolitischer Natur. Noch vor dem Ende des 2. Weltkriegs luden die USA zur Luftfahrtkonferenz von Chicago ein.⁴ Auf ihr wollten die USA ein freies Luftfahrtregime durchsetzen, das es allen Luftfahrtunternehmen erlaubt, sich frei im Luftraum zu bewegen und ohne Beschränkungen Zivilluftfahrt durchzuführen. Vor allem die europäischen Staaten, allen voran das Vereinigte Königreich, hatten hingegen starke Sicherheitsbedenken gegen einen freien Zugang zum Luftraum über ihrem Staatsgebiet.⁵ Der 2. Weltkrieg verdeutlichte die Gefahren, die die Luftfahrt hervorbringen kann. Dementsprechend restriktiv wurde das auf der Konferenz unterzeichnete *Chicagoer Abkommen* (CA) ausgestaltet. Die Teilnehmerstaaten einigten sich zunächst auf eine Festschreibung der Lufthoheit der Territorialstaaten (Art. 1 CA). Im Weiteren enthält das Abkommen gemeinsame Bestimmung unter anderem zur Flugzeugregistrierung und zur Gründung der *International Civil*

¹ Die gesamte Rede ist erhältlich im Internet: <<http://www.state.gov/secretary/rm/2007/apr/83997.htm>> (besucht am 13. August 2007).

² EuGH, Rs. C-467/98 (*Kommission/Dänemark*), Slg. 2002, I-9519; Rs. C-468/98 (*Kommission/Schweden*), Slg. 2002, I-9575; Rs. C-469/98 (*Kommission/Finnland*), Slg. 2002, I-9627; Rs. C-471/98 (*Kommission/Belgien*), Slg. 2002, I-9681; Rs. C-472/98 (*Kommission/Luxemburg*), Slg. 2002, I-9741; Rs. C-475/98 (*Kommission/Österreich*), Slg. 2002, I-9797; Rs. C-476/98 (*Kommission/Deutschland*), Slg. 2002, I-9855; Rs. C-466/98 (*Kommission/Vereinigtes Königreich*), Slg. 2002, I-9427.

³ Diese Frage betraf nicht das Verfahren gegen das Vereinigte Königreich.

⁴ Siehe zur Luftfahrtkonferenz von Chicago *Freer*, Conference (1944), ICAO Bulletin, VOL 41 No. 9.

⁵ *Freer*, Chicago Conference (1944), ICAO Bulletin, Vol. 41 No. 8, 24.

Aviation Organization (ICAO).⁶ Das CA wird auch als Grundgesetz des Luftverkehrs bezeichnet, was seine Bedeutung vergegenwärtigt.⁷ Vereinbarungen über die Erbringung von Flugdiensten enthält das Abkommen hingegen nicht. Mit dem CA wurden zugleich zwei weitere multilaterale Abkommen zur Unterzeichnung aufgelegt, die die sog. Luftverkehrsfreiheiten enthalten. Diese betrafen zum einen die technischen Freiheiten (1. Freiheit: Recht auf friedlichen Überflug, 2. Freiheit: Recht zu technisch begründeten Landungen) und zum anderen die kommerziellen Freiheiten (3.-5. Freiheit). Die kommerziellen Freiheiten sind nach den jeweils angeflogenen Staaten definiert (3. und 4. Freiheit zwischen den beiden Vertragsstaaten, 5. Freiheit unter Einbindung eines Drittstaates).⁸ In Kraft getreten ist jedoch nur das Transitabkommen über die technischen Freiheiten. Sowohl das Abkommen von Chicago, als auch das Transitabkommen haben heute nahezu universelle Geltung.

1. *Bilaterale Luftverkehrsabkommen*

Die Vereinbarung der kommerziellen Freiheiten wurde bilateralen Vereinbarungen vorbehalten. In der Folgezeit entwickelte sich ein System von über 3000 bilateralen *Air Service Agreements* (ASAs), die jeweils die gleichen wesentlichen Bestandteile enthalten, im Umfang der gewährleisteten Rechte aber stark variieren. Generell beinhalten die ASAs fünf Hauptabreden:

- die gewährten Verkehrsrechte
- die jeweiligen Fluglinien (Städtepaare)
- die Frequenz der Flugdienste
- die Umfang der Flugdienste (Kapazität)
- den Preisbildungsmechanismus (Genehmigung durch Vertragsstaaten, freie Preisbildung etc.)⁹

Diese Abreden bestimmen in ihrer Ausgestaltung über den Grad der Öffnung eines Luftverkehrsmarktes. Mittelpunkt der Abkommen sind die Verkehrsrechte. Sie bestimmen inwieweit Unternehmen des Vertragspartners Zugang zum eigenen Markt und eventuell auch darüber hinaus zu einem Drittstaatenmarkt erhalten. Um die gewährten Rechte nur auf den jeweiligen Luftverkehrsmarkt zu beschränken, enthalten die ASAs als zentrale Vorschrift die Eigentümer- und Kontrollklauseln. Hiernach sind die gewährten Rechte auf Unternehmen beschränkt, die im Eigentum und unter Kontrolle von Staatsangehörigen der jeweiligen Vertragsstaaten stehen. Hierdurch wird

⁶ Die ICAO hat den Status einer Sonderorganisation der UN und derzeit 190 Mitgliedstaaten. Zahlreiche Informationen sowie Dokumente zur ICAO sind erhältlich im Internet: <<http://www.icao.org>> (besucht am 13. August 2007).

⁷ *Kehrberger*, TranspR 1996, 131. Die Bedeutung der einheitlichen Rechtsetzung durch die ICAO kann nicht überbewertet werden. Genannt sei hier nur der Annex 2 zum CA. Er enthält die *Rules of the Air*, die umfassend in die nationalen Rechtsordnungen übernommen wurden (in Deutschland in die LuftVO). Ohne die Geltung einheitlicher Luftverkehrsregeln ist ein auf Internationalität gegründeter Luftverkehr nur schwer sicher und effizient durchführbar.

⁸ Zu den einzelnen Freiheiten siehe Anhang I.

⁹ Vgl. z.B. das deutsche Musterabkommen, erhältlich im Internet: <<http://www.luftrecht-online.de/bmvbw/lvamuster-deutsch.htm>> (besucht am 13. August 2007).

zum einen verhindert, dass Drittstaatenunternehmen von einem der Vertragsstaaten aus in den anderen operieren und zum anderen, dass Drittstaatenunternehmen Zugang zu einem Luftverkehrsmarkt durch Übernahme einer Luftfahrtgesellschaft erhalten. Im Falle des Nichterfüllens der Eigentümer- und Kontrollvoraussetzungen, kann der jeweils andere Vertragsstaat die Betriebsgenehmigung verweigern oder widerrufen.¹⁰

2. Der Luftverkehrsbinnenmarkt in der EU

Der EG-Vertrag enthält über die Grundfreiheiten hinaus in Titel V spezielle Regelungen zur Verwirklichung einer gemeinsamen Verkehrspolitik. Aus diesem Bereich sind jedoch der See- und der Luftverkehrssektor ausgenommen. Soll die Gemeinschaft hier tätig werden, so ist gem. Art. 80 Abs. 2 EG eine Entschließung des Rates über den Umfang und das Verfahren notwendig. Schon seit der Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft war hierüber der Luftverkehr vom speziellen Anwendungsbereich des EWG-Vertrags ausgenommen (Art. 84 Abs. 2 EWGV). Die Mitgliedstaaten konnten damit ihre meist staatlichen Luftverkehrsunternehmen (flag carrier) vor einem Wettbewerb im Gemeinschaftsluftverkehr schützen. Der somit stark national regulierte Luftverkehr führte vor allem zu vielfach defizitären Luftverkehrsunternehmen und überhöhten Flugpreisen.¹¹ Nachdem die Deregulierung des Luftverkehrs in den USA im Jahr 1978 eine Reihe neuer Luftverkehrsunternehmen und günstige Flugpreise hervorbrachte, versuchte die EU-Kommission den Luftverkehr auch in der Gemeinschaft zu liberalisieren.¹² Der Rat verwies dabei immer wieder auf Art. 84 Abs. 2 EWGV (80 Abs. 2 EG) und die – seiner Ansicht nach – fehlende Kompetenz der Gemeinschaft für Rechtsakte im Bereich des Luftverkehrs. Dem Rat zufolge sollte Art. 84 Abs. 2 EWGV den Luftverkehr gänzlich von der Geltung des Vertrages ausnehmen.¹³

Dem widersprach der EuGH in zwei wesentlichen Grundsatzentscheidungen: Im *Seeleute-Urteil*¹⁴ von 1974 sowie dem *Nouvelles Frontières-Urteil*¹⁵ aus dem Jahr 1986

¹⁰ Eine einmal erteilte Betriebsgenehmigung erlischt nicht automatisch mit dem Eigentümerwechsel. Der angeflogene Staat muss diese erst ausdrücklich widerrufen. Oftmals wird jedoch mit den einzelnen Vertragsstaaten direkt über den Erhalt der Betriebsgenehmigung verhandelt. So ist beispielsweise die Übernahme der *Swiss* durch die *Lufthansa* bis zum heutigen Tag nicht vollständig abgeschlossen, da noch Verhandlungen über Verkehrsrecht mit einigen Staaten geführt werden müssen. Dies ist Voraussetzung der vollständigen Übernahme aller Anteile an der *Swiss*, die derzeit in der *AirTrust Holding* gebündelt sind.

¹¹ *Frohnmeier*, in: Grabitz/Hilf (Hrsg.), EU-Komm, Art. 80 Rn. 80

¹² *Frohnmeier*, in: Grabitz/Hilf (Hrsg.), EU-Komm, Art. 80 Rn. 80.

¹³ *Weber*, Die Zivilluftfahrt im Europäischen Gemeinschaftsrecht, 96.

¹⁴ EuGH, Rs. 167/73, Slg. 1974, 359. In dem Verfahren hatte sich der EuGH mit der Frage zu befassen, ob die auf der Grundlage eines französischen Gesetzes (Code du travail maritime) erlassene Verordnung, nach der bestimmte Arbeitsplätze auf französischen Schiffen nur an französische Seeleute vergeben werden durften, gegen die Arbeitnehmerfreizügigkeit verstößt. Damit hatte der EuGH zu entscheiden, ob die Arbeitnehmerfreizügigkeit auch für den Seeverkehr gilt, obwohl dieser gem. Art. 84 Abs. 2 EWG einer gemeinschaftsrechtlichen Regelung nur aufgrund vorheriger Ermächtigung durch den Rat zugänglich ist.

¹⁵ Aufgrund der verbundenen Rechtssachen auch *Asjes-Urteil* genannt, EuGH, Rs. 209 bis 213/84 (Ministère Public/Asjes), Slg. 1986, 1425; Der Sachverhalt betraf ein Strafverfahren gegen eine

beschränkte er die Geltung der Ausnahmenvorschrift auf die Bestimmungen des Titel V EWGV, nicht jedoch auf die allgemeinen Vorschriften des Vertrags. Nach beiden Urteilen gehören jedenfalls die Grundfreiheit sowie die Wettbewerbsvorschriften zu den allgemeinen Vorschriften. Mit der *Einheitlichen Europäischen Akte* (EEA) wurde zudem im Jahre 1986 der Luftverkehr in das Binnenmarktkonzept aufgenommen. Soweit es um die Verwirklichung des Binnenmarktes geht, hat der Rat somit nur die Möglichkeit der Entscheidung über das „Wie“ einer Regelung, nicht jedoch über das „Ob“. Infolgedessen erließ der Rat zwischen 1987 und 1993 drei Liberalisierungspakete, die den Binnenmarkt im Luftverkehr innerhalb der Gemeinschaft bis zum Jahr 1997 verwirklichten.¹⁶

Von den Liberalisierungspaketen ausgenommen war jedoch der Drittstaatenluftverkehr. Dieser war weiterhin durch die bilateralen Abkommen der EG-Mitgliedstaaten geprägt. Allen Abkommen gemeinsam waren die Eigentümer- und Kontrollklauseln, die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft von der Erbringung von Flugdiensten aus einem anderen als ihrem Heimatmitgliedstaat in einen Drittstaat ausschlossen.¹⁷ Dadurch waren auch grenzüberschreitende Fusionen oder Übernahmen von Luftfahrtunternehmen nicht möglich, ohne die jeweils gewährten Drittstaatenverkehrsrechte zu verlieren. Ein besonderer Dorn im Auge der Kommission waren dabei die „Open Skies“-Abkommen, die einige Mitgliedstaaten mit den USA abgeschlossen hatten. Solche Abkommen sind besonders liberal ausgestaltet und beinhalten vor allem eine freie Preisbildung. Aufgrund des hierdurch erzeugten Wettbewerbs profitierten die Verbraucher in den entsprechenden Mitgliedstaaten von niedrigen Preisen, andere hingegen waren hiervon ausgeschlossen. Zwar hat das Vereinigte Königreich kein *Open Skies*-Abkommen mit den USA abgeschlossen, jedoch handelt es sich hier um den wichtigsten transatlantischen Luftverkehrsmarkt.¹⁸ Dieser wurde aufgrund des sehr restriktiven Abkommens über die Eigentümer- und Kontrollklausel nur zwei britischen sowie zwei US-amerikanischen Airlines vorbehalten.

französische Reisebüroketten (Nouvelles Frontières), die Flugtickets unter dem im Rahmen der IATA-Tarifkonferenzen vereinbarten und von Frankreich genehmigten Tarif verkaufte. Das französische Strafgericht legte dem EuGH die Frage vor, ob der französische Staat gegen Art. 5 EWG (Art. 10 EG) verstößt, wenn er Tarife genehmigt, die in den IATA-Konferenzen vereinbart wurden und damit eventuell gegen Art. 85 EWG verstoßen sowie Verstöße gegen diese festgelegten Tarife strafrechtlich ahndet. Die Rechtsprechung wurde dann im *Ahmed Saeed*-Urteil (EuGH, Rs. 66/86 (*Ahmed Saeed Flugreisen und andere/Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs*), Slg. 1989, 803) durch den EuGH fortgeführt und konkretisiert, indem er die Voraussetzungen eines Verstoßes gegen Art. 85 EWGV (Art. 81 EGV) näher bestimmte.

¹⁶ Die wichtigsten Maßnahmen des dritten und letzten Liberalisierungspaketes sind die VO Nr. 2407/92 über die Erteilung der Betriebsgenehmigung (ABl. EG 1992 Nr. L 240/1), die VO Nr. 2408/92 über den freien Streckenzugang (ABl. EG 1992 Nr. L 240/8) und die VO Nr. 2409/92 über die freie Preisbildung (ABl. EG 1992 Nr. L 240/15).

¹⁷ *Lenz/Niejahr*, European Transport Law 2003, 158.

¹⁸ Allein auf den Strecken zwischen dem Vereinigten Königreich und den USA werden über 30% des gesamten transatlantischen Luftverkehrs durchgeführt und etwa 50% des gesamten Umsatzes erzielt.

3. Die *Open Skies*-Urteile des EuGH

Die Kommission war nun der Ansicht, dass sich der Luftverkehrsbinnenmarkt nur dann vollständig verwirklichen lasse, wenn auch der Drittstaatenluftverkehr einheitlich durch die Gemeinschaft geregelt werde. Zudem sah sie in den Eigentümer- und Kontrollklauseln eine Verletzung der Niederlassungsfreiheit gem. Art. 43 EG. Da die VO Nr. 2409/92 bereits eine Regelung in Bezug auf die Preisbildung von Drittstaatenunternehmen enthält, sei außerdem die Kompetenz der Gemeinschaft zum Abschluss der Drittstaatenabkommen verletzt. Die Kommission strengte daher vor dem EuGH ein Vertragsverletzungsverfahren gegen sieben Mitgliedstaaten an, die *Open Skies*-Abkommen mit den USA abgeschlossen haben, und gegen das Vereinigte Königreich wegen der in seinem bilateralen Abkommen mit den USA enthaltenen Eigentümer- und Kontrollklausel. Obwohl alle Mitgliedstaaten der EU bilaterale Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten abgeschlossen haben, konzentrierte sich die Kommission bewusst auf den transatlantischen Markt. Dieser ist einer der größten Luftverkehrsmärkte der Welt und erzeugt für die meisten Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft den Hauptanteil des Umsatzes im internationalen Luftverkehr.¹⁹

Der EuGH befasste sich zunächst mit der Frage der Abschlusskompetenz für Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten. Diese liegt originär bei den Mitgliedstaaten. Denn anders als bei der Verwirklichung des Binnenmarktes, gelten die Vorschriften des EG-Vertrages nicht für Drittstaatenmärkte. Über das Binnenmarktkonzept kann also eine ausschließliche Kompetenz im Drittstaatenluftverkehr nicht begründet werden. Daher bleibt es beim Vorbehalt des Art. 80 Abs. 2 EG. Der EuGH verwies aber darauf, dass es nicht nur geschriebene Kompetenzen innerhalb des EG-Vertrages gibt, sondern sich vielmehr auch aus dem Gedanken des *effet utile* sowie der *implied powers*-Doktrin Kompetenzen ableiten lassen. Mit einem Rekurs auf die *AETR*-Rechtsprechung²⁰ verdeutlichte der EuGH, dass eine ausschließliche Außenkompetenz der Gemeinschaft besteht, soweit die Gemeinschaft bereits Regelungen erlassen hat, die Vorschriften über Drittstaatenangehörige enthalten. In solchen Fällen ist es den Mitgliedstaaten verwehrt, eigene Regelungen zu treffen. Es bestünde die Gefahr einer Abweichung der Gemeinschaftsnorm von den bilateralen Verpflichtungen der Mitgliedstaaten.²¹ Das dritte Liberalisierungspaket enthält vor allem Bestimmungen über die Preisbildung von Drittstaatenunternehmen (sog. Verbot der Preisführerschaft).²² Hiernach dürfen neuartige Leistungen von einem Drittstaatenunternehmen nicht günstiger sein als vergleichbare Leistungen der Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft. Über die Gewährung der freien Preisbildung für US-amerikanische Unternehmen auf innereuropäischen Strecken verletzten die Mitgliedstaaten mit den *Open Skies*-Abkommen somit die ausschließliche Außenkompetenz der Gemeinschaft.²³

Die Beschränkung der vereinbarten Verkehrsrechte auf nationale Unternehmen über die Eigentümer- und Kontrollklausel verhindert zum einen grenzüberschreitende Fusionen und zum anderen die Niederlassung von Unternehmen in anderen Mit-

¹⁹ AEA Yearbook 2005, 6.

²⁰ EuGH, Rs. 22/70 (*Kommission/Rat*) – „*AETR*“, Slg. 1971, 263.

²¹ EuGH, Rs. C-476/98 (*Kommission/Deutschland*), Slg. 2002, I-9898 (Rn. 92 f).

²² Art. 1 Abs. 3 VO Nr. 2409/92.

²³ EuGH, Rs. C-476/98 (*Kommission/Deutschland*), Slg. 2002, I-9906 (Rn. 125).

gliedstaaten, da diese nicht die gleichen Rechte wie nationale Unternehmen genießen. Folgerichtig stellte der EuGH auch eine Verletzung der Niederlassungsfreiheit gem. Art. 43 EG fest.²⁴

Die Urteile des EuGH bewirkten gem. Art. 307 Abs. 2 EG nicht die Unwirksamkeit der bilateralen Luftverkehrsabkommen der entsprechenden Mitgliedstaaten mit den USA. Sie erforderten nur ein Tätigwerden des Rates zur Behebung der Verletzungssituation.²⁵

II. Horizontales Mandat und Verhandlungen zu Open Skies

Die Mitgliedstaaten entschlossen sich, den Urteilen des EuGH in zweifacher Weise abzuweichen.²⁶ Sie erteilten der Kommission zunächst ein Mandat zur Ersetzung der Eigentümer- und Kontrollklauseln in sämtlichen bilateralen Luftverkehrsabkommen der Mitgliedstaaten durch eine Gemeinschaftsklausel (sog. Horizontales Mandat). Durch diese Klausel gelten sämtliche von einem Mitgliedstaat vereinbarten Verkehrsrechte unmittelbar auch für alle anderen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft. Die Kommission hat mit Stand Ende Februar 2007 bereits 462 „horizontale“ Abkommen geschlossen.

Die zweite Maßnahme des Rates war die Erteilung eines umfassenden Mandates für die Verhandlung eines einheitlichen Luftverkehrsabkommen mit den USA, welches nicht nur die bilateralen *Open Skies*-Abkommen ersetzen, sondern darüber hinaus eine weitere Marktöffnung hin zu einem freien transatlantischen Luftverkehrsmarkt erzielen sollte. Die Ziele der Kommission bei den Verhandlungen mit den USA waren:

- die Ersetzung der Eigentümer- und Kontrollklauseln durch eine Gemeinschaftsklausel, die sämtlichen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft gleiche Rechte gewährt
- die Abschaffung aller Marktzugangshindernisse auf Flügen zwischen der EU und den USA unter gleichen Wettbewerbsbedingungen für alle Unternehmen
- ein verbesserter Zugang zum inneramerikanischen Markt durch Lockerung der Bestimmungen für das Eigentum an US-amerikanischen Airlines
- eine Kooperation der zuständigen Gremien bei der Setzung von Standards in der Luftsicherheit
- eine Vertiefung der bestehenden Zusammenarbeit der Wettbewerbsbehörden beider Vertragspartner
- die einheitliche Regelung und Verständigung in Fragen der staatlichen Subventionierung
- die Einrichtung eines Gemeinsamen Ausschusses

²⁴ EuGH, Rs. C-476/98 (*Kommission/Deutschland*), Slg. 2002, I-9913 (Rn. 154).

²⁵ *Abeyratne*, Journal of Air Law and Commerce, Vol. 68 (2003), 489.

²⁶ Ratsdokument Nr. 9686/03 (Presse 146).

Mit diesen Verhandlungseckpunkten startete die Kommission im Jahr 2004 in die Verhandlungen mit den USA.²⁷

B. Verhandlungen zum Open Skies EU-USA

Die Verhandlungen begannen recht verheißungsvoll mit einer Reihe erster Übereinstimmungen. Es zeigte sich aber schnell, dass es im Ergebnis um zwei wichtige Punkte ging, von deren Vereinbarung das gesamte Abkommen abzuhängen schien. Die USA waren von Anfang an bereit, durch eine Gemeinschaftsklausel allen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft die gleichen Rechte entsprechend dem *Open Skies*-Standard (1.-5. Freiheit) zu gewähren. Der neuralgische Punkt war jedoch die Kabotage (Inlandsbeförderung) in den USA.²⁸ Da die USA über die Gewährung der 5. Freiheit Zugang zum innereuropäischen Markt hatten, verlangte die europäische Verhandlungsseite einen gleichen Zugang zum inneramerikanischen Markt. Auf der anderen Seite verlangten die USA einen besseren Zugang zum Flughafen *London Heathrow*. Es schien, als sei dies die einzige Verhandlungsmasse auf der Gemeinschaftsseite. Der Zugang zum inneramerikanischen Markt wird über das geltende Recht zu den Eigentumsanforderungen US-amerikanischer Airlines versperrt. Hiernach dürfen nur Luftfahrtunternehmen, deren stimmberechtigtes Kapital zu mindestens 75% im Eigentum US-amerikanischer Personen liegt und deren *Board* zu mehr als der Hälfte mit US-amerikanischen Personen besetzt ist, Kabotage innerhalb der USA durchführen. Zudem muss der *President* der Fluggesellschaft ebenfalls US-amerikanischer Staatsbürger sein.²⁹ Die europäische Seite verlangte nun eine Entschärfung dieser Vorschriften, so dass es auch Gemeinschaftspersonen möglich ist, US-amerikanische Airlines zu übernehmen oder zumindest einen beherrschenden Kapitalanteil zu halten. Zunächst war vorgesehen, den Anteil stimmberechtigten Kapitals ausländischer Personen auf 49% anzuheben. Das *U.S. Department of Transportation* (DoT) brachte einen entsprechenden Gesetzesvorschlag in den Kongress ein. Die Änderung der Eigentümvorschriften scheiterte letztendlich jedoch am Widerstand der US-Airlines und deren Lobby im Kongress.³⁰ Damit misslang ein erster Vertragsentwurf Ende 2006 und ließ die Verhandlungen als nahezu aussichtslos erscheinen. Hinzu kam der Streit über das Abkommen zur Übermittlung von Passagierdaten (PNR). Das Abkommen wurde vom EuGH als gemeinschaftsrechtswidrig angesehen. Daraufhin wurde es überarbeitet und trat zum 31. Juli 2007 provisorisch neu in Kraft.³¹

Im Frühjahr 2007 kam dann die überraschende Wende für ein einheitliches Luftverkehrsabkommen. Die europäische Verhandlungsseite signalisierte eine Öffnung des Flughafens *London Heathrow*. Daraufhin war die US-amerikanische Seite zu Erleich-

²⁷ *Kommission*, Information Note – Air Transport Agreement between the EU and the US, 6. März 2007, 2 f.

²⁸ *Kommission*, Information Note – Air Transport Agreement between the EU and the US, 6. März 2007, 3 f.

²⁹ 49 U.S.C. § 1102(a) und 49 U.S.C. § 40102(a)(2).

³⁰ *Kommission*, Information Note – Air Transport Agreement between the EU and the US, 6. März 2007, 3f.

³¹ Siehe dazu *Siemen*, German Yearbook of International Law, Vol. 47 (2004), 629 ff.

terungen der Eigentümergevorschriften für Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft bereit.

Am 30. April 2007 konnte nach fast vierjährigen Verhandlungen zwischen der EU und den USA eine Einigung gefunden werden. Das auf dem EU-USA Gipfel in Washington unterzeichnete Abkommen ersetzt die europarechtswidrigen bilateralen Abkommen der Mitgliedstaaten mit den USA und stellt den transatlantischen Luftverkehr nunmehr auf eine einheitliche Rechtsgrundlage.³²

Zu einer umfangreichen Reform des transatlantischen Luftverkehrsregimes konnte man sich jedoch (noch) nicht entscheiden. Obwohl eine Einigung im Vorfeld immer wieder an den mangelnden Zugeständnissen der USA hinsichtlich der Beteiligung europäischer Luftfahrtunternehmen an US-Unternehmen sowie dem Zugang zu inneramerikanischen Flugstrecken scheiterte, sieht das jetzt geschlossene Abkommen diesbezüglich kaum Änderungen vor. Es handelt sich aber erklärtermaßen nur um ein erstes Abkommen, dem weitere Verhandlungen zu einem zweiten, vollumfänglichen Abkommen folgen sollen. Das Inkrafttreten des *Open Skies*-Abkommens wurde auf Drängen des Vereinigten Königreichs auf den 31. März 2008 verschoben. Zu diesem Termin sollen dann auch die weitergehenden Verhandlungen beginnen.

C. Inhalt des Abkommens

Das *Open Skies*-Abkommen entspricht vom Aufbau und von den Inhalten traditionellen Luftfahrtabkommen. Neben der Gewährung der Luftverkehrsfreiheiten enthält es unter anderem Bestimmungen zur Kapazität, Frequenz, Preisfestlegung und zu Kooperationsvereinbarungen.

I. Anwendungsbereich

Das Abkommen hat zunächst für sämtliche Vertragsparteien Gültigkeit. Es gilt als Gemischtes Abkommen für die USA, die EU und deren Mitgliedstaaten. Damit bestehen für die übrigen Staaten des EWR weiterhin die bilateralen Abkommen mit den USA. Das *Open Skies*-Abkommen ist allerdings auch für Drittstaaten offen (Art. 15 Abs. 5). Zudem beinhaltet Art. 2 Abs. 2 des Annex eine Erleichterung der Eigentümer- und Kontrollklausel für Liechtenstein, die Schweiz und afrikanische Länder, die ein *Open Skies*-Abkommen mit den USA geschlossen haben. Die tatsächliche Kontrolle von Unternehmen aus diesen Ländern durch Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft führt nicht zu einer Entziehung der Verkehrsrechte seitens der USA.

II. Gewährung der Luftverkehrsfreiheiten

Entsprechend dem *Open Skies*-Standard werden in dem neuen Abkommen die 1. bis 5. Freiheit gewährt (Art. 3). Damit sind nur Flüge möglich, die in einem der Vertragsparteien beginnen, enden oder diesen zumindest als Teil eines Flugs bedie-

³² *Kommission*, Information Note – Air Transport Agreement between the EU and the US, 6. März 2007, 6.

nen. Den US-Unternehmen ist es weiterhin möglich, internationale Strecken innerhalb des EWR zu vermarkten und selbst zu operieren, während den Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft weiterhin der Zugang zu inneramerikanischen Strecken verschlossen bleibt. Damit ist eines der verfolgten Ziele der Gemeinschaft bei den Verhandlungen zu dem Abkommen nicht verwirklicht worden. Auch wenn der Anteil der von US-Unternehmen unter Nutzung der 5. Freiheit angebotenen Flüge nicht sehr hoch ist, besteht durch Öffnung sämtlicher transatlantischer Strecken für den freien Wettbewerb – auch zwischen Mitgliedstaaten, die bisher ein restriktives Abkommen mit den USA hatten (insbesondere das Vereinigte Königreich) – ein erhöhtes Potential solcher Flugdienste. Einen Teilerfolg konnte die Gemeinschaft jedoch trotzdem verbuchen. Es ist nunmehr Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft gestattet, von jedem Mitgliedstaat aus Flugverbindungen in die USA anzubieten und damit Rechte der 7. Freiheit zu nutzen. Dies stellt eine absolute Neuerung in der Luftverkehrspolitik der USA dar.

III. Eigentümer- und Kontrollklausel

Den europäischen Verhandlungsführern ist es nicht gelungen, einen breiteren Zugang zu Beteiligungen an US-amerikanischen Airlines zu erhalten. Die Eigentümer- und Kontrollvorschriften des *Open Skies*-Abkommens EU-USA setzen zwar zunächst die Anforderungen der Niederlassungsfreiheit des Art. 43 EG um, enthalten aber keine wesentlichen Erleichterungen hinsichtlich der Kapital- und Kontrollstrukturanforderungen (Art. 5). Allerdings vermitteln die erläuternden Bestimmungen des Annex 4 Rechtssicherheit und in begrenztem Umfang auch Verbesserungen des Kapitalzugangs. Zunächst werden die in der EU und den USA geltenden Definitionen von Eigentum und tatsächlicher Kontrolle wiedergegeben. Art. 1 Abs. 1 lit. b) des Annex enthält nunmehr eine Neuerung. Auch Kapitalbeteiligungen europäischer Unternehmen an US-amerikanischen Airlines über 50% gelten nicht *per se* als Kontrolle über diese Airlines, sondern unterliegen einer Prüfung von Fall zu Fall. Außerdem erhalten die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten das Recht, auch US-amerikanische Beteiligungen an Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft auf ein dem US-Recht entsprechendes Maß zu beschränken. Aufgrund einer unverbindlichen Zusage wird sich das U.S. DoT hinsichtlich der heutigen Formen der Kapitalbedürfnisse und -beteiligungen entsprechend wohlwollend verhalten.

Einen ersten Erfolg konnte die *Virgin Group* verbuchen. Nach einem jahrelangen Verfahren ist es ihr endlich gelungen, eine Zulassung für *Virgin America* vom U.S. DoT zu erhalten. Dieses Unternehmen soll inneramerikanische Flüge durchführen. Lange Zeit opponierten die US-amerikanischen Airlines gegen die neue Konkurrenz mit dem Argument der widerrechtlichen Eigentümer- und Kontrollstruktur. Dies veranlasste *Virgin America* zu einer ganzen Reihe von Zugeständnissen hinsichtlich der finanziellen Beteiligung der britischen *Virgin Group*, ihrer Einflussrechte sowie der Struktur des *Board*.³³

³³ DoT Doc. OST-2005-23307.

IV. Unternehmerische Freiheiten

Auf den transatlantischen Strecken bestehen ab Inkrafttreten des einheitlichen Abkommens grundsätzlich keinerlei Vorgaben zu Frequenz, Kapazität und Preisen mehr (Art. 3 Abs. 4, Art. 13). Einzige Ausnahme sind Direktflüge zwischen Irland und den USA, die weiterhin der „Shannon-stop-over-rule“ unterliegen.³⁴

In Umsetzung der Rechtsprechung des EuGH in den *Open Skies*-Urteilen untersagt Art. 13 des einheitlichen Abkommens ausdrücklich die Preisführerschaft US-amerikanischer Luftfahrtunternehmen auf innergemeinschaftlichen Strecken. Hiernach unterliegt die Preisbildung den Anforderungen des Art. 1 Abs. 3 VO Nr. 2409/92 oder deren Nachfolgeregelung.

Unternehmen der Vertragspartner gewährt Art. 10 Abs. 7-10 des *Open Skies*-Abkommens EU-USA auch eine Vielzahl unternehmerischer Freiheiten, die vorher einer gesonderten Regelung bedurften. Dazu zählt vor allem das *code sharing*.³⁵ Nicht alle *Open Skies*-Abkommen und noch weniger traditionelle Abkommen enthielten die direkte Vereinbarung von *code sharing*-Möglichkeiten. Bestimmungen hierzu fanden sich ausnahmsweise in den Anhängen zu den jeweiligen Luftverkehrsabkommen. Jedoch bleibt zu beachten, dass *code sharing* trotzdem der Wettbewerbskontrolle unterliegt.

Zu den unternehmerischen Freiheiten gehört auch das *wet leasing* (Leasing von Flugzeugen mit Besatzung). Die Unternehmen der Vertragsparteien unterliegen allerdings hierbei den entsprechenden innerstaatlichen Rechtsvorschriften. Klargestellt wird aber bereits durch das Abkommen, dass der Einsatz eines Flugzeugs mit Besatzung nicht erfordert, dass sowohl der operierende Leasingnehmer, als auch der Leasinggeber über die entsprechenden Verkehrsrechte verfügen müssen.³⁶ Die strenge Politik der *U.S. Federal Aviation Administration* (FAA) beim Einsatz von Flugzeugen im *wet lease* unter Nutzung der 5. Freiheit wurde damit gelockert.

V. Wettbewerbskontrolle

Das *Open Skies*-Abkommen EU-USA beschäftigt sich in dreifacher Hinsicht mit der Wettbewerbsaufsicht.

³⁴ Die *Shannon-stop-over-rule* wurde eingeführt, um die Anbindung der Region an den transatlantischen Luftverkehr zu sichern. Sie erforderte für jeden Flug, der zwischen den USA und Dublin operierte wird, einen Flug zum Flughafen Shannon. Praktisch wurde dies über Zwischenstops umgesetzt. Das *Open Skies*-Abkommen EU-USA sieht nun eine Reduzierung auf ein Verhältnis 3 zu 1 vor (Annex I Section 4).

³⁵ *Code sharing* wurde entwickelt, um den Passagieren den Eindruck zu vermitteln, dass es sich trotz Zwischenstops um nur einen Flug handelt, der von ein und derselben Fluggesellschaft operiert wird. Jeder Flug hat einen sog. *Airline Designator Code* (ADC), der aus einem Kürzel für die Fluggesellschaft und einer Nummer für den entsprechenden Flug besteht (z.B. LH410 für den Flug der *Lufthansa* von München nach New York *JFK*). Führt nun eine Airline einen Zubringerflug durch, so verwendet sie den ADC der anderen Airline und gibt so dem Passagier das Gefühl, er habe eine durchgängige Verbindung. Das *code sharing* hat den Vorteil, dass dem Passagier nur ein Vertragspartner für die Erfüllung der Beförderung haftet, nämlich die Airline, die das Ticket ausstellt.

³⁶ Anders noch das BMVBW in LS02/20.00.50-03

Erstens verpflichten sich die Vertragsparteien, auf die Einhaltung der geltenden nationalen und europäischen Wettbewerbsvorschriften durch die Airlines hinzuwirken. Darüber hinaus bemühen sie sich, die bestehenden Unterschiede in den Wettbewerbsregimen zu minimieren (Art. 20).

Des Weiteren behandelt das Abkommen die Probleme der staatlichen Subventionen durch das *Fly America*-Programm.³⁷ Art. 3 Abs. 7 des Abkommens verweist insofern auf den Annex 3. Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sind hiernach berechtigt, Passagiere oder Fracht für zivile Regierungsbehörden und nachgeordnete Stellen zu befördern, für deren Bezahlung die US-Regierung aufkommt. Ausgenommen sind aber ausdrücklich Flüge, die vom *U.S. Department of Defense* (DoD) oder einer Militärbehörde finanziert werden.³⁸

Als dritten Punkt enthält das *Open Skies*-Abkommen EU-USA Bestimmungen zur institutionellen Zusammenarbeit der EU- und US-Wettbewerbsbehörden. Der Annex 2 zum Abkommen beschäftigt sich mit Fragen der Abstimmung der Wettbewerbspolitik auf beiden Seiten des Atlantiks. Vertreter der Europäischen Kommission und des U.S. DoT treffen sich hierzu halbjährlich und erörtern die aktuellen Entwicklungen. Ihr Ziel ist es, nach Möglichkeit schon bei der Grundausrichtung des Wettbewerbsrechts einen größtmöglichen Konsens zu finden.

VI. Gemeinsamer Ausschuss

Die Anwendung und Umsetzung des *Open Skies*-Abkommens EU-USA überwacht der neu geschaffene Gemeinsame Ausschuss (Art. 18). Dieses aus Vertretern aller Vertragsparteien zusammengesetzte Komitee tagt grundsätzlich ein Mal im Jahr, um die Fortschritte bei der Umsetzung des Abkommens zu erörtern. Sollten hierbei Probleme und Fragen bei den Vertragsparteien auftreten, so können sie den Gemeinsamen Ausschuss jederzeit anrufen. Der Gemeinsame Ausschuss überprüft in seiner jährlichen Sitzung auch die Fortschritte der Zusammenarbeit der Wettbewerbsbehörden. Dem Ausschuss kommt außerdem die Aufgabe zu, aktiv auf eine Weiterentwicklung des Abkommens hinzuwirken. Dabei soll er sich auch Themen wie Sicherheit, Umwelt, Luftfahrtinfrastruktur und Verbraucherschutz widmen. Die Entscheidungen können nur einstimmig getroffen werden.

D. Inkrafttreten und Weiterentwicklung des Abkommens

Die Vertragsparteien einigten sich als Kompromiss für die Öffnung des Luftverkehrsmarktes zwischen dem Vereinigten Königreich und den USA auf ein Wirksamwerden des Abkommens zum Sommerflugplan am 31. März 2008. Das Verschieben der Anwendbarkeit des Abkommens zur Sommerperiode 2008 war vom Vereinigten

³⁷ Das *Fly America*-Programm verpflichtet Regierungsbehörden (und den nachgeordnete Behörden) für ihre internationalen Flüge US-Airlines zu nutzen. Damit operieren diese Unternehmen öffentlich finanzierte Flüge, deren Preis meist über dem Marktniveau liegt. Hierdurch liegt eine faktische Subventionierung vor, die die US-Airlines als Quersubventionen für ihren gesamten Flugbetrieb nutzen können.

³⁸ Insofern geht es vor allem um sicherheitsrelevante Flüge.

Königreich vor allem deshalb gefordert worden, weil sich für die Strecken zwischen den USA und dem Vereinigten Königreich die einschneidendsten Veränderungen ergeben werden. Mit dem *Open Skies*-Abkommen genießen die US-amerikanischen (wie auch alle europäischen) Airlines nunmehr freien Zugang zu den Strecken zwischen den USA und dem Vereinigten Königreich. Dieser wichtigste transatlantische Luftverkehrsmarkt wird somit einem freien Wettbewerb unterliegen, in dem sich die hohen Preise und Margen nicht mehr halten werden. Gerade für *British Airways* wird es eine große Herausforderung sein, in diesem neuen Wettbewerb zu bestehen. Hierbei kommt *British Airways* momentan noch die begrenzte Kapazität des Flughafens *London Heathrow* – dem wichtigsten Drehkreuz für Transatlantikflüge – zugute. Bei einem Slotanteil von 40% wird es schwer werden, neue und lukrative Slots an Neuanbieter vergeben zu können.³⁹ Solange die Slotallokation keinen Sekundärmarkt zulässt, werden die *grandfather rights* *British Airways* einen einigermaßen fließenden Übergang in die neue Wettbewerbssituation erlauben.

Das Abkommen trennt zwischen der Anwendung des Abkommens ab dem 31. März 2008 und dem endgültigen Inkrafttreten nach vollständiger Ratifizierung durch alle Vertragsparteien. Solange die Ratifizierung nicht abgeschlossen ist, gelten die alten bilateralen Abkommen als suspendiert und erst ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens als ersetzt.

Gleichzeitig verpflichten sich die Vertragspartner, spätestens 60 Tage nach dem provisorischen Wirksamwerden Gespräche über die zweite Phase der transatlantischen Liberalisierung zu beginnen (Art. 21). Bei diesen Verhandlungen sollen die weitere Liberalisierung der Verkehrsrechte und der Investitionsvorschriften besprochen sowie Beschränkungen des Luftverkehrs aufgrund von Umweltbelangen, staatlich finanzierte Transporte und *wet leasing*-Bestimmungen eingehend erörtert werden. Sollten diese Verhandlungen scheitern, haben die Vertragsstaaten die Möglichkeit, bestimmte Rechte des *Open Skies*-Abkommens zu beschränken.⁴⁰

E. Erste Beurteilung des *Open Skies*-Abkommens EU-USA

Vergegenwärtigt man sich, dass zwischen den *Open Skies*-Urteilen des EuGH und dem Abschluss des einheitlichen Abkommens zwischen der EU und den USA viereinhalb Jahre liegen, so erstaunt doch das begrenzte Ergebnis.

Das Abkommen setzt zunächst die *Open Skies*-Urteile des EuGH um. So wurde zum einen die Abschlusskompetenz der Gemeinschaft dadurch beachtet, dass sie

³⁹ Ein Slot (Zeitnische) ist „die von einem Koordinator [...] gegebene Erlaubnis, die für den Betrieb eines Luftverkehrsdienstes erforderliche Flughafeninfrastruktur eines koordinierten Flughafens an einem bestimmten Tag und zu einer bestimmten Uhrzeit, die von einem Koordinator [...] zugewiesen wurden, in vollem Umfang zum Starten oder Landen zu nutzen“. – Art. 2 lit. a) VO Nr. 95/93 (ABl. EG 1993 Nr. L 14/1, zuletzt geändert durch VO Nr. 793/2004 (ABl. EG. 2004 Nr. L 138/50)). Die Flughafenkapazität entscheidet als letztendlich über die Anzahl zu vergebender Slots auf einem Flughafen.

⁴⁰ Das betrifft vor allem die Verkehrsrechte, die aufgrund des *Open Skies*-Abkommens EU-USA den US-Unternehmen auf Strecken gewährt werden, die vormals stark reguliert waren. Vorrangig sind dies die Verbindungen zwischen den USA und dem Flughafen *London Heathrow*. Die britische Regierung hat angedroht, von diesem Recht Gebrauch zu machen, wenn die USA nicht bei der Frage des Zugangs zum inneramerikanischen Markt einlenken.

nunmehr selbst Vertragspartei ist. Zum anderen wurden die gemeinschaftsrechtswidrigen Eigentümer- und Kontrollklauseln durch eine Gemeinschaftsklausel ersetzt, die es den Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft erlaubt, ihre von Art. 43 EG gewährte Niederlassungsfreiheit zu nutzen, ohne hierdurch den Entzug von Verkehrsrechten befürchten zu müssen.

Da mit Inkrafttreten des Abkommens jedes Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft von jedem Punkt in der EU auch jedes Ziel in den USA anfliegen darf, wird es auf den transatlantischen Strecken zu einem verstärkten Wettbewerb auf Märkten kommen, die bisher für EU-Ausländer unzugänglich waren. Mit dem rechtlichen Dürfen ist aber auch das tatsächliche Können zu verknüpfen. Das *Open Skies*-Abkommen EU-USA ändert nichts an den Problemen der begrenzten Infrastruktur und den damit verbundenen faktischen Marktzugangsbeschränkungen. In Zukunft wird sich aufgrund des erhöhten Luftverkehrsaufkommens das Problem überlasteter Flughäfen noch verstärken. Daher werden die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft versuchen, durch Übernahmen und Fusionen Zugang zu bestimmten Flughäfen zu erhalten. Das interessanteste Beispiel wird der Flughafen *London Heathrow* sein. Dieser ist bis an die Grenze seiner Kapazität ausgelastet. Der mit dem einheitlichen Abkommen einhergehende freie Zugang zum Luftverkehrsmarkt Vereinigtes Königreich-USA kann nur durch begrenzte Maßnahmen auch tatsächlich umgesetzt werden. Dazu gehört der Ausbau der Flughafeninfrastruktur, der aufgrund der Stadtnähe nur bedingt möglich ist. Weiterhin können durch zurückgegebene Slots neue Verbindungen etabliert werden, die allerdings zeitlich wenig lukrativ sein dürften. Kann die Verteilung des Luftverkehrs auf den Flughafen *London Heathrow* nicht weiter optimiert werden, so bleiben nur zwei weitere Möglichkeiten des Zugangs. Eine Option wäre die Veräußerung von Slots durch kleinere Luftfahrtunternehmen, die jedoch nach wie vor europarechtlich unzulässig ist (Art. 8a Abs. 1 lit. b) VO Nr. 95/93). Es sei an dieser Stelle aber auch daran erinnert, dass gerade die britischen Gerichte in diesem Punkt sehr großzügig urteilen.⁴¹ Am wahrscheinlichsten ist daher der Erwerb einer ansässigen Airline unter Übernahme der Slots (Art. 8a Abs. 1 lit c) VO Nr. 95/93).

Die Gewährung der 7. Freiheit für Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist bei genauerer Betrachtung zwar eine Neuerung in der US-amerikanischen Luftfahrtspolitik, aber im Falle des *Open Skies*-Abkommens EU-USA lediglich ein Reflex der Gemeinschaftsklausel. Kommt es für die Gewährung der Luftverkehrsrechte nur noch auf die Zugehörigkeit zur Gemeinschaft an, so können Zusammenschlüsse oder Übernahmen unter Gemeinschaftsunternehmen faktisch meist nur über die Nutzung der siebenten Freiheit realisiert werden. Das übernehmende Unternehmen wird regelmäßig nicht die Staatsangehörigkeit des übernommenen Unternehmens haben und ist deshalb rechtlich ein ausländisches (wenn auch ein Gemeinschafts-) Luftfahrtunternehmen.

⁴¹ Siehe *Kilian*, TranspR 2000, 159 ff.

F. Bedeutung des Abkommens für den internationalen Luftverkehr

Die Vertragsparteien verfolgen mit dem einheitlichen Abkommen das Ziel „to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation“.⁴² Es bleibt abzuwarten, inwieweit das erste Abkommen dieser Zielstellung gerecht werden kann.

Fast zeitgleich mit dem Abschluss des *Open Skies*-Abkommens EU-USA wurde bekannt, dass *Iberia* für eine Übernahme bereitsteht. Als aussichtsreichster Kandidat wird ein Konsortium aus dem US-amerikanischen Investor TPG, *British Airways* und spanischen Investoren gehandelt. Um den Eigentümer- und Kontrollierfordernissen gerecht zu werden, sieht der Übernahmeplan vor, dass *Iberia* zu 51% im Eigentum spanischer Personen bleiben wird. Dies zeigt, dass durch die Beibehaltung der Erfordernisse an Eigentum und Kontrolle von Luftfahrtunternehmen mit dem einheitlichen *Open Skies*-Abkommen EU-USA nur schwerlich eine transatlantische Konsolidierung der Luftfahrtindustrie stattfinden kann, wenngleich zumindest Kapitalbeteiligungen zunehmend liberalisiert werden. Mit dem gänzlichen Verzicht auf die Eigentümer- und Kontrollrestriktionen im transatlantischen Luftverkehrsmarkt hätte ein positives Signal für die weltweite Luftfahrt gesetzt werden können, welches nunmehr auf die zweite Phase des Abkommens vertagt wurde. Erste Anzeichen deuten jedoch darauf hin, dass es von US-amerikanischer Seite bei den restriktiven Bestimmungen bleiben soll oder diese sogar noch enger ausgelegt werden könnten.

Mit der Einigung auf einen Minimalkonsens und der Staffelung des *Open Skies*-Abkommens EU-USA in zwei Phasen besteht die Möglichkeit, dass andere aufstrebende Luftfahrtnationen und Luftfahrtunternehmen die Verzögerung zur Gewinnung eigener Marktanteile nutzen werden. Dabei ist vor allem die Region im mittleren Osten auf dem Weg, eines der führenden Drehkreuze weltweit zu werden. Die moderne und effiziente Flugzeugtechnologie erlaubt Nonstopflüge vom mittleren Osten zu nahezu jedem Punkt der Erde. Mit *Emirates* ist ein Luftfahrtunternehmen der Vereinigten Arabischen Emirate an der Schwelle, zum größten und lukrativsten Luftfahrtunternehmen der Welt aufzusteigen.⁴³ Sollten die Verhandlungen zwischen der EU und den USA nicht zügig und vollumfänglich zu einem freien transatlantischen Markt führen, so wird es für die etablierten EU- und US-Airlines zunehmend schwerer, ihre Wettbewerbsfähigkeit zu behaupten.

G. Ausblick

Das *Open Skies*-Abkommen EU-USA ist ganz sicher ein erster bedeutender Ansatz zu einer Liberalisierung des internationalen Luftverkehrs. Diese Liberalisierung würde ein Umfeld schaffen, in dem die auf Internationalität angelegte Luftfahrtbranche mit den Anforderungen des globalen Wettbewerbs Schritt halten könnte. Erste Erfolge im transatlantischen Luftverkehr zeichnen sich schon jetzt ab. So ist *British Airways* die erste Airline, die ihre gewünschten Flugverbindungen vom Vereinigten Königreich in

⁴² Vgl. 1. Erwägungsgrund des *Open Skies*-Abkommens EU-USA.

⁴³ *Flottau*, Emirates Capitalizes on Geography, Aircraft Innovations, Aviation Week & Space Technology, 20. May 2007.

die USA beim U.S. DoT angemeldet hat. Somit testet eine Airline, die bisher ihre Flugdienste unter dem Regime des restriktiven aller bilateralen Abkommen mit den USA erbrachte, die neuen Freiheiten im transatlantischen Luftverkehrsmarkt. Die ebenfalls britische Fluglinie BMI, die nach *British Airways* über die zweitgrößte Anzahl von Slots auf dem Flughafen *London Heathrow* verfügt, plant ihr transatlantisches Geschäft auf Verbindungen zwischen London und New York auszubauen. An BMI ist die *Deutsche Lufthansa* zu 30% beteiligt und besitzt Optionen zur Übernahme der Mehrheit an dem Unternehmen. *Virgin America* ist als US-amerikanische Airline zugelassen worden, obwohl ein bestimmender Einfluss der britischen *Virgin Group* wohl trotz der strukturellen Zugeständnisse nicht von der Hand zu weisen ist.

Zwei Faktoren lassen jedoch an einem Erfolg des Abkommens zweifeln. Zum einen hat der Kongress schon angekündigt, in Zukunft die Eigentümer- und Kontrollanforderungen an US-amerikanische Airlines strikter zu formulieren, um gerade einen bestimmenden Einfluss ausländischer Personen zu verhindern. Das veranlasste die Regierung des Vereinigten Königreichs, mit der Kündigung des Abkommens zu drohen. Mit dem Zugang zum Flughafen *London Heathrow* hat die EU-Verhandlungsseite wahrscheinlich das stärkste Verhandlungswerkzeug aus der Hand gegeben. Die USA sind ohne größere Zugeständnisse zu einem Erfolg gelangt, der für sie fast ausschließlich Vorteile bringt. Der eigentliche Hintergrund des Abkommens, die Urteile des EuGH zu Abschaffung der Diskriminierung europäischer Airlines, ist geprägt von der Verwirklichung des Binnenmarktes. Dieser Binnenmarkt soll die Unternehmen der Gemeinschaft auch im internationalen Wettbewerb stärken. Mit dem nun geschlossenen Abkommen stellt sich die Frage, ob nicht die ursprüngliche Intention der Vertragsverletzungsverfahren der Kommission ins Gegenteil verkehrt wurden.

Ein zweiter Problembereich wird in naher Zukunft ebenfalls Auswirkungen auf den Erfolg des einheitlichen Abkommens haben. Die Bestrebungen innerhalb der EU, auch den internationalen Luftverkehr in das Emissionshandelssystem einzubeziehen, stießen auf der anderen Seite des Atlantiks auf große Ablehnung. Die USA empfinden einen solchen Schritt als unvereinbar mit dem geltenden internationalen Recht und stellten gleichzeitig das *Open Skies*-Abkommen in Frage.

H. Ergebnis

Das als „extraordinary“ gelobte Abkommen ist tatsächlich außergewöhnlich. Leider gilt dies nur für die US-amerikanische Vertragsseite, da diese ihr Hauptziel – einen freien Zugang zum Flughafen *London Heathrow* – verwirklichen konnte, ohne im Gegenzug wesentliche Positionen in ihrer Luftfahrtpolitik aufgeben zu müssen. Auf europäischer Seite hat das Abkommen vor allem einen „extraordinary“ bitteren Beigeschmack. Ihr wesentliches Anliegen des verbesserten Zugangs zum inneramerikanischen Luftverkehrsmarkt ist auf die zweite Phase des Abkommens vertagt und scheint schon jetzt nicht durchsetzbar zu sein. Zudem hat die EU sämtliche Forderungen der USA hinsichtlich der Übermittlung von Fluggastdaten erfüllt. Man muss mit Recht fragen, an welcher Stelle die EU ihre Verhandlungsposition im Sinne einer starken europäischen Luftverkehrsbranche durchsetzen konnte und ob sie dies in Zukunft gegenüber den USA überhaupt schaffen kann.

ANHANG I

LUFTVERKEHRSFREIHEITEN⁴⁴

1. Freiheit: Das Überflugrecht

Die Fluggesellschaft kann vom HEIMATSTAAT das Land A überfliegen um in dem Land B zu landen.

2. Freiheit: Technische Zwischenlandung

Die 2. Freiheit beinhaltet das Recht auf Zwischenlandung zu nicht kommerziellen Zwecken, also z. B. zum Tanken. Die Aufnahme von Passagieren oder Gütern ist hier nicht gestattet.

3. Freiheit: Direkter Transport (bringen)

Das Recht auf Beförderung von Passagieren oder Gütern vom HEIMATSTAAT der Fluggesellschaft ins Ausland.

4. Freiheit: Direkter Transport (holen)

Die 4. Freiheit ist die Ergänzung zur 3. Freiheit. Hier hat die Fluggesellschaft das Recht, auf dem Rückflug ebenfalls Passagiere oder Fracht zu befördern.

5. Freiheit: Transport zwischen fremden Staaten (bei Startpunkt oder Endpunkt im Heimatland)

Die Fluggesellschaft kann vom Heimatland Passagiere und Fracht in das Land A bringen und dort nach einer Zwischenlandung neue Passagiere und neue Fracht aufnehmen und von dort aus in das Land B zu fliegen.

6. Freiheit: Transport zwischen fremden Staaten (bei Zwischenlandung im Heimatland)

Bei dieser Freiheit ist der Fluggesellschaft der Transport von Passagieren und Gütern erlaubt, wenn das eigene Land an irgendeinem Punkt der Reiseroute angeflogen wird. Bei der 5. Freiheit musste das Heimatland Start- oder Endpunkt sein. Bei der 6. Freiheit reicht für die Transportgenehmigung eine Zwischenlandung im Heimatland.

7. Freiheit: Transport zwischen fremden Staaten (ohne Berührung des Heimatstaates)

In diesem Fall darf die Fluggesellschaft Passagiere oder Fracht vom Land A zum Land B fliegen, auch ohne das Heimatland der Fluggesellschaft zu berühren.

8. Das Kabotagerecht (neuerdings 8. Freiheit)

Das Kabotagerecht gilt innerhalb der EU und erlaubt der Fluggesellschaft INNERHALB eines Staates einen Flug durchzuführen. Also darf z. B. British Airways einen Flug von Hamburg nach München anbieten. Diese 8. Freiheit ist neu und innerhalb der EU zu finden.

⁴⁴ Quelle im Internet: <<http://www.personenverkehr.eu/Luftverkehr/index.htm>>. Graphischen Darstellungen sind u.a. erhältlich im Internet: <<http://www.lufrecht-online.de>> (beide besucht am 13. August 2007).

ANHANG II

OPEN SKIES-ABKOMMEN EU-USA vom 30. April 2007⁴⁵

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,

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,

⁴⁵ ABl. EG Nr. L 134/4.

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 bezeichne – 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 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) 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) 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) die in diesem Abkommen anderweitig festgelegten Rechte.

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

a) Flüge in einer oder in beiden Richtungen durchführen,

b) verschiedene Flugnummern innerhalb eines Fluges kombinieren,

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

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

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

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

h) Transitverkehr über das Gebiet der jeweils anderen Vertragspartei durchführen

und

i) Verkehr ungeachtet seines Ursprungs in ein und demselben Luftfahrzeug kombinieren; hierbei gelten keine Richtungsbeschränkungen oder geografischen Beschränkungen, und es entstehen keine Verluste von Rechten zur Durchführung von Verkehr, der ansonsten im Rahmen dieses Abkommens zulässig ist.

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

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

und

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) Jede Vertragspartei gestattet, dass jedes Luftfahrtunternehmen die Frequenz und Kapazität der von ihm angebotenen internationalen Luftverkehrsdienste aufgrund kommerzieller marktbezogener

Überlegungen festlegt. In Übereinstimmung mit 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) 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) Aus diesem Abkommen können nicht abgeleitet werden:

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

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 angewandt werden,

und

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

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.

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.

[...]

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.

[...]

Artikel 10

Kommerzielle Möglichkeiten

(1) Die Luftfahrtunternehmen beider Vertragsparteien haben das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei Niederlassungen zur Verkaufsförderung und zum Verkauf von Luftverkehrsdienstleistungen 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) 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) 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) 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) 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 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) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen der Vertragsparteien,

b) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen eines Drittlandes

und

c) einem Bodenbeförderungsanbieter (Land- oder Seeverkehr) aus einem beliebigen Land 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) 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) Die Luftfahrtunternehmen jeder Vertragspartei können Vereinbarungen über die Bereitstellung von Luftfahrzeugen mit Besatzung für den internationalen Luftverkehr mit

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 irreführt werden.

[...]

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

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.

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.

[...]

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

(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) Der Gemeinsame Ausschuss handelt einvernehmlich.

[...]

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

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 vorrangigen 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.

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.

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 IATAFlugplanperiode, die ein Jahr nach dem Datum der schriftlichen Notifizierung der Kündigung in Kraft ist, es sei denn, die Notifizierung 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 IATAFlugplanperiode, 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.

ANHANG 1

[...]

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.

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 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 so weit 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

(i) mit nicht mehr als 25% am stimmberechtigten Kapital,

und/oder

(ii) 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, 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, 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 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 (EWG) Nr. 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 (EWG) Nr. 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.

[...]

SCHRIFTTUM

- Abeyratne*, Ruwantissa, The Decision of the European Court of Justice on Open Skies – How Can We Take Liberalization To The Next Level?, *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 68 (2003), 485-518.
- Flottau*, Jens, Emirates Capitalizes on Geography, Aircraft Innovations, *Aviation Week & Space Technology*, 20. May 2007, erhältlich im Internet: <http://www.aviationweek.com/aw/generic/story_channel.jsp?channel=comm&id=news/aw052107p1.xml> (besucht am 16. August 2007).
- Freer*, Duane W., Chicago Conference (1944) – U.K.-U.S. policy split revealed, *ICAO Bulletin*, Vol. 41 No. 8, August 1986, 22-24.
- Chicago Conference (1944) – Despite uncertainty, the spirit of internationalism soars, *ICAO Bulletin*, Vol. 41 No. 9, August 1986, 42-44.
- Grabitz*, Eberhard/*Hilf*, Meinhard (Hrsg.), *Das Recht der Europäischen Union, Kommentar, Band I, Stand Dezember 2005*, München 2005.
- Kehrberger*, H. Peter, IATA und IATA-Agentur – Rechtliche und organisatorische Struktur, *Transportrecht* 1996, 131-138.
- Kilian*, Matthias, Der Handel mit Slots – Die Entscheidung des High Court im Verfahren Regina vs. Airport Co-Ordination Ltd., *Transportrecht* 2000, 159-168.
- Lenz*, Carl Otto/*Niejahr*, Nina, The European Court of Justice and European Air Transport Law, Part 1: The „Open Skies“ Judgements and the Reaction of the Commission, *European Transport Law* 2003, 157-166.
- Siemen*, Birte, The EU-US Agreement on Passenger Name Records and EC-Law: Data Protection, Competences and Human Rights Issues in International Agreements of the Community, *German Yearbook of International Law*, Vol. 47 (2004), 629-665.
- Weber*, Ludwig, *Die Zivilluftfahrt im Europäischen Gemeinschaftsrecht*, Berlin u.a. 1981.

Beiträge zum Transnationalen Wirtschaftsrecht
(bis Heft 13 erschienen unter dem Titel: Arbeitspapiere aus dem
Institut für Wirtschaftsrecht – ISSN 1619-5388)

ISSN 1612-1368

Bislang erschienene Hefte

- Heft 1 Wiebe-Katrin Boie, Der Handel mit Emissionsrechten in der EG/EU – Neue Rechtssetzungsinitiative der EG-Kommission, März 2002, ISBN 3-86010-639-2
- Heft 2 Susanne Rudisch, Die institutionelle Struktur der Welthandelsorganisation (WTO): Reformüberlegungen, April 2002, ISBN 3-86010-646-5
- Heft 3 Jost Delbrück, Das Staatsbild im Zeitalter wirtschaftsrechtlicher Globalisierung, Juli 2002, ISBN 3-86010-654-6
- Heft 4 Christian Tietje, Die historische Entwicklung der rechtlichen Disziplinierung technischer Handelshemmnisse im GATT 1947 und in der WTO-Rechtsordnung, August 2002, ISBN 3-86010-655-4
- Heft 5 Ludwig Gramlich, Das französische Asbestverbot vor der WTO, August 2002, ISBN 3-86010-653-8
- Heft 6 Sebastian Wolf, Regulative Maßnahmen zum Schutz vor gentechnisch veränderten Organismen und Welthandelsrecht, September 2002, ISBN 3-86010-658-9
- Heft 7 Bernhard Kluttig/Karsten Nowrot, Der „Bipartisan Trade Promotion Authority Act of 2002“ – Implikationen für die Doha-Runde der WTO, September 2002, ISBN 3-86010-659-7
- Heft 8 Karsten Nowrot, Verfassungsrechtlicher Eigentumsschutz von Internet-Domains, Oktober 2002, ISBN 3-86010-664-3
- Heft 9 Martin Winkler, Der Treibhausgas-Emissionsrechtehandel im Umweltvölkerrecht, November 2002, ISBN 3-86010-665-1
- Heft 10 Christian Tietje, Grundstrukturen und aktuelle Entwicklungen des Rechts der Beilegung internationaler Investitionsstreitigkeiten, Januar 2003, ISBN 3-86010-671-6
- Heft 11 Gerhard Kraft/Manfred Jäger/Anja Dreiling, Abwehrmaßnahmen gegen feindliche Übernahmen im Spiegel rechtspolitischer Diskussion und ökonomischer Sinnhaftigkeit, Februar 2003, ISBN 3-86010-647-0
- Heft 12 Bernhard Kluttig, Welthandelsrecht und Umweltschutz – Kohärenz statt Konkurrenz, März 2003, ISBN 3-86010-680-5

- Heft 13 Gerhard Kraft, Das Corporate Governance-Leitbild des deutschen Unternehmenssteuerrechts: Bestandsaufnahme – Kritik – Reformbedarf, April 2003, ISBN 3-86010-682-1
- Heft 14 Karsten Nowrot/Yvonne Wardin, Liberalisierung der Wasserversorgung in der WTO-Rechtsordnung – Die Verwirklichung des Menschenrechts auf Wasser als Aufgabe einer transnationalen Verantwortungsgemeinschaft, Juni 2003, ISBN 3-86010-686-4
- Heft 15 Alexander Böhmer/Guido Glania, The Doha Development Round: Reintegrating Business Interests into the Agenda – WTO Negotiations from a German Industry Perspective, Juni 2003, ISBN 3-86010-687-2
- Heft 16 Dieter Schneider, „Freimütige, lustige und ernsthafte, jedoch vernunft- und gesetzmäßige Gedanken“ (Thomasius) über die Entwicklung der Lehre vom gerechten Preis und fair value, Juli 2003, ISBN 3-86010-696-1
- Heft 17 Andy Ruzik, Die Anwendung von Europarecht durch Schiedsgerichte, August 2003, ISBN 3-86010-697-X
- Heft 18 Michael Slonina, Gesundheitsschutz contra geistiges Eigentum? Aktuelle Probleme des TRIPS-Übereinkommens, August 2003, ISBN 3-86010-698-8
- Heft 19 Lorenz Schomerus, Die Uruguay-Runde: Erfahrungen eines Chef-Unterhändlers, September 2003, ISBN 3-86010-704-6
- Heft 20 Michael Slonina, Durchbruch im Spannungsverhältnis TRIPS and Health: Die WTO-Entscheidung zu Exporten unter Zwangslizenzen, September 2003, ISBN 3-86010-705-4
- Heft 21 Karsten Nowrot, Die UN-Norms on the Responsibility of Transnational Corporations and Other Business Enterprises with Regard to Human Rights – Gelungener Beitrag zur transnationalen Rechtsverwirklichung oder das Ende des Global Compact?, September 2003, ISBN 3-86010-706-2
- Heft 22 Gerhard Kraft/Ronald Krenzel, Economic Analysis of Tax Law – Current and Past Research Investigated from a German Tax Perspective, Oktober 2003, ISBN 3-86010-715-1
- Heft 23 Ingeborg Fogt Bergby, Grundlagen und aktuelle Entwicklungen im Streitbeilegungsrecht nach dem Energiechartavertrag aus norwegischer Perspektive, November 2003, ISBN 3-86010-719-4
- Heft 24 Lilian Habermann/Holger Pietzsch, Individualrechtsschutz im EG-Antidumpingrecht: Grundlagen und aktuelle Entwicklungen, Februar 2004, ISBN 3-86010-722-4
- Heft 25 Matthias Hornberg, Corporate Governance: The Combined Code 1998 as a Standard for Directors' Duties, März 2004, ISBN 3-86010-724-0

- Heft 26 Christian Tietje, Current Developments under the WTO Agreement on Subsidies and Countervailing Measures as an Example for the Functional Unity of Domestic and International Trade Law, März 2004, ISBN 3-86010-726-7
- Heft 27 Henning Jessen, Zollpräferenzen für Entwicklungsländer: WTO-rechtliche Anforderungen an Selektivität und Konditionalität – Die GSP-Entscheidung des WTO Panel und Appellate Body, Mai 2004, ISBN 3-86010-730-5
- Heft 28 Tillmann Rudolf Braun, Investment Protection under WTO Law – New Developments in the Aftermath of Cancún, Mai 2004, ISBN 3-86010-731-3
- Heft 29 Juliane Thieme, Latente Steuern – Der Einfluss internationaler Bilanzierungsvorschriften auf die Rechnungslegung in Deutschland, Juni 2004, ISBN 3-86010-733-X
- Heft 30 Bernhard Kluttig, Die Klagebefugnis Privater gegen EU-Rechtsakte in der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes: Und die Hoffnung stirbt zuletzt..., September 2004, ISBN 3-86010-746-1
- Heft 31 Ulrich Immenga, Internationales Wettbewerbsrecht: Unilateralismus, Bilateralismus, Multilateralismus, Oktober 2004, ISBN 3-86010-748-8
- Heft 32 Horst G. Krenzler, Die Uruguay Runde aus Sicht der Europäischen Union, Oktober 2004, ISBN 3-86010-749-6
- Heft 33 Karsten Nowrot, Global Governance and International Law, November 2004, ISBN 3-86010-750-X
- Heft 34 Ulrich Beyer/Carsten Oehme/Friederike Karmrodt, Der Einfluss der Europäischen Grundrechtecharta auf die Verfahrensgarantien im Unionsrecht, November 2004, ISBN 3-86010-755-0
- Heft 35 Frank Rieger/Johannes Jester/ Michael Sturm, Das Europäische Kartellverfahren: Rechte und Stellung der Beteiligten nach Inkrafttreten der VO 1/03, Dezember 2004, ISBN 3-86010-764-X
- Heft 36 Kay Wissenbach, Systemwechsel im europäischen Kartellrecht: Dezentralisierte Rechtsanwendung in transnationalen Wettbewerbsbeziehungen durch die VO 1/03, Februar 2005, ISBN 3-86010-766-6
- Heft 37 Christian Tietje, Die Argentinien-Krise aus rechtlicher Sicht: Staatsanleihen und Staateninsolvenz, Februar 2005, ISBN 3-86010-770-4
- Heft 38 Matthias Bickel, Die Argentinien-Krise aus ökonomischer Sicht: Herausforderungen an Finanzsystem und Kapitalmarkt, März 2005, ISBN 3-86010-772-0

- Heft 39 Nicole Steinat, *Comply or Explain – Die Akzeptanz von Corporate Governance Kodizes in Deutschland und Großbritannien*, April 2005, ISBN 3-86010-774-7
- Heft 40 Karoline Robra, *Welthandelsrechtliche Aspekte der internationalen Besteuerung aus europäischer Perspektive*, Mai 2005, ISBN 3-86010-782-8
- Heft 41 Jan Bron, *Grenzüberschreitende Verschmelzung von Kapitalgesellschaften in der EG*, Juli 2005, ISBN 3-86010-791-7
- Heft 42 Christian Tietje/Sebastian Wolf, *REACH Registration of Imported Substances – Compatibility with WTO Rules*, July 2005, ISBN 3-86010-793-3
- Heft 43 Claudia Decker, *The Tension between Political and Legal Interests in Trade Disputes: The Case of the TEP Steering Group*, August 2005, ISBN 3-86010-796-8
- Heft 44 Christian Tietje (Hrsg.), *Der Beitritt Russlands zur Welthandelsorganisation (WTO)*, August 2005, ISBN 3-86010-798-4
- Heft 45 Wang Heng, *Analyzing the New Amendments of China's Foreign Trade Act and its Consequent Ramifications: Changes and Challenges*, September 2005, ISBN 3-86010-802-6
- Heft 46 James Bacchus, *Chains Across the Rhine*, October 2005, ISBN 3-86010-803-4
- Heft 47 Karsten Nowrot, *The New Governance Structure of the Global Compact – Transforming a "Learning Network" into a Federalized and Parliamentarized Transnational Regulatory Regime*, November 2005, ISBN 3-86010-806-9
- Heft 48 Christian Tietje, *Probleme der Liberalisierung des internationalen Dienstleistungshandels – Stärken und Schwächen des GATS*, November 2005, ISBN 3-86010-808-5
- Heft 49 Katja Moritz/Marco Gesse, *Die Auswirkungen des Sarbanes-Oxley Acts auf deutsche Unternehmen*, Dezember 2005, ISBN 3-86010-813-1
- Heft 50 Christian Tietje/Alan Brouder/Karsten Nowrot (eds.), *Philip C. Jessup's *Transnational Law* Revisited – On the Occasion of the 50th Anniversary of its Publication*, February 2006, ISBN 3-86010-825-5
- Heft 51 Susanne Probst, *Transnationale Regulierung der Rechnungslegung – International Accounting Standards Committee Foundation und Deutsches Rechnungslegungs Standards Committee*, Februar 2006, ISBN 3-86010-826-3
- Heft 52 Kerstin Rummel, *Verfahrensrechte im europäischen Arzneimittelzulassungsrecht*, März 2006, ISBN 3-86010-828-X

- Heft 53 Marko Wohlfahrt, Gläubigerschutz bei EU-Auslandsgesellschaften, März 2006, ISBN (10) 3-86010-831-X, ISBN (13) 978-3-86010-831-4
- Heft 54 Nikolai Fichtner, The Rise and Fall of the Country of Origin Principle in the EU's Services Directive – Uncovering the Principle's Premises and Potential Implications –, April 2006, ISBN (10) 3-86010-834-4, ISBN (13) 978-3-86010-834-5
- Heft 55 Anne Reinhardt-Salcinovic, Informelle Strategien zur Korruptionsbekämpfung – Der Einfluss von Nichtregierungsorganisationen am Beispiel von Transparency International –, Mai 2006, ISBN (10) 3-86010-840-9, ISBN (13) 978-3-86010-840-6
- Heft 56 Marius Rochow, Die Maßnahmen von OECD und Europarat zur Bekämpfung der Bestechung, Mai 2006, ISBN (10) 3-86010-842-5, ISBN (13) 978-3-86010-842-0
- Heft 57 Christian J. Tams, An Appealing Option? The Debate about an ICSID Appellate Structure, Juni 2006, ISBN (10) 3-86010-843-3, ISBN (13) 978-3-86010-843-7
- Heft 58 Sandy Hamelmann, Internationale Jurisdiktionskonflikte und Vernetzungen transnationaler Rechtsregime – Die Entscheidungen des Panels und des Appellate Body der WTO in Sachen "Mexico – Tax Measures on Soft Drinks and Other Beverages" –, Juli 2006, ISBN (10) 3-86010-850-6, ISBN (13) 978-3-86010-850-5
- Heft 59 Torje Sunde, Möglichkeiten und Grenzen innerstaatlicher Regulierung nach Art. VI GATS, Juli 2006, ISBN (10) 3-86010-849-2, ISBN (13) 978-3-86010-849-9
- Heft 60 Kay Wissenbach, Schadenersatzklagen gegen Kartellmitglieder – Offene Fragen nach der 7. Novellierung des GWB, August 2006, ISBN (10) 3-86010-852-2, ISBN (13) 978-3-86010-852-9
- Heft 61 Sebastian Wolf, Welthandelsrechtliche Rahmenbedingungen für die Liberalisierung ausländischer Direktinvestitionen – Multilaterale Investitionsverhandlungen oder Rückbesinnung auf bestehende Investitionsregelungen im Rahmen der WTO?, September 2006, ISBN (10) 3-86010-860-3, ISBN (13) 978-3-86010-860-4
- Heft 62 Daniel Kirmse, Cross-Border Delisting – Der Börsenrückzug deutscher Aktiengesellschaften mit Zweitnotierungen an ausländischen Handelsplätzen, Oktober 2006, ISBN (10) 3-86010-861-1, ISBN (13) 978-3-86010-861-1
- Heft 63 Karoline Kampermann, Aktuelle Entwicklungen im internationalen Investitionsschutzrecht mit Blick auf die staatliche Steuersouveränität, Dezember 2006, ISBN (10) 3-86010-879-4, ISBN (13) 978-3-86010-879-6
- Heft 64 Maria Pätz, Die Auswirkungen der Zinsrichtlinie innerhalb der EU und im Verhältnis zur Schweiz, April 2007, ISBN 978-3-86010-904-5

- Heft 65 Norman Hölzel, Kartellrechtlicher Individualrechtsschutz im Umbruch – Neue Impulse durch Grünbuch und *Zementkartell*, Mai 2007, ISBN 978-3-86010-903-8
- Heft 66 Karsten Nowrot, Netzwerke im Transnationalen Wirtschaftsrecht und Rechtsdogmatik, Mai 2007, ISBN 978-3-86010-908-3
- Heft 67 Marzena Przewlocka, Die rechtliche Regelung von Directors' Dealings in Deutschland und Polen – unter Berücksichtigung der Neuerungen durch das Transparenzrichtlinie-Umsetzungsgesetz –, Juni 2007, ISBN 978-3-86010-909-0
- Heft 68 Steffen Fritzsche, Open Skies EU-USA – an extraordinary achievement!?, August 2007, ISBN 978-3-86010-933-5