

PROTOKOLL
ZUR ÄNDERUNG DES AM 25. UND 30. APRIL 2007
UNTERZEICHNETEN LUFTVERKEHRSABKOMMENS
ZWISCHEN DEN VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA
UND DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT
UND IHREN MITGLIEDSTAATEN

DIE VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA (nachstehend die „Vereinigten Staaten“)

einerseits und

DAS KÖNIGREICH BELGIEN,

DIE REPUBLIK BULGARIEN,

DIE TSCHECHISCHE REPUBLIK,

DAS KÖNIGREICH DÄNEMARK,

DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND,

DIE REPUBLIK ESTLAND,

IRLAND,

DIE HELLENISCHE REPUBLIK,

DAS KÖNIGREICH SPANIEN,

DIE FRANZÖSISCHE REPUBLIK,

DIE ITALIENISCHE REPUBLIK,

DIE REPUBLIK ZYPERN,

DIE REPUBLIK LETTLAND,

DIE REPUBLIK LITAUEN,

DAS GROSSHERZOGTUM LUXEMBURG,

DIE REPUBLIK UNGARN,

MALTA,

DAS KÖNIGREICH DER NIEDERLANDE,

DIE REPUBLIK ÖSTERREICH,

DIE REPUBLIK POLEN,

DIE PORTUGIESISCHE REPUBLIK,

RUMÄNIEN,

DIE REPUBLIK SLOWENIEN,

DIE SLOWAKISCHE REPUBLIK,

DIE REPUBLIK FINNLAND,

DAS KÖNIGREICH SCHWEDEN,

DAS VEREINIGTE KÖNIGREICH GROSSBRITANNIEN UND NORDIRLAND,

Parteien des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und Mitgliedstaaten der Europäischen Union (nachstehend die „Mitgliedstaaten“),

und die EUROPÄISCHE UNION

andererseits,

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

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

IN ANERKENNUNG der Tatsache, dass infolge des Inkrafttretens des Vertrags von Lissabon zur Änderung des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft am 1. Dezember 2009 die Europäische Union an die Stelle der Europäischen Gemeinschaft getreten ist, deren Rechtsnachfolgerin sie ist, dass sie von diesem Zeitpunkt an alle Rechte der Europäischen Gemeinschaft ausübt und all ihre Verpflichtungen übernimmt, und dass sämtliche Bezugnahmen auf die Europäische Gemeinschaft in dem Abkommen als Bezugnahmen auf die Europäische Union gelten,

HABEN FOLGENDE ÄNDERUNGEN DES ABKOMMENS VEREINBART:

ARTIKEL 1

Begriffsbestimmungen

Artikel 1 des Abkommens wird wie folgt geändert:

1. Nach Nummer 2 wird folgende neue Begriffsbestimmung eingefügt:

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

2. Nach Nummer 3 wird folgende neue Begriffsbestimmung eingefügt:

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

ARTIKEL 2

Gegenseitige Anerkennung der behördlichen Feststellungen hinsichtlich Eignung und Staatszugehörigkeit von Luftfahrtunternehmen

Nach Artikel 6 wird folgender Artikel 6a eingefügt:

"ARTIKEL 6a

Gegenseitige Anerkennung der behördlichen Feststellungen hinsichtlich Eignung und Staatszugehörigkeit von Luftfahrtunternehmen

(1) Nach Eingang des Antrags eines Luftfahrtunternehmens einer Vertragspartei auf Betriebsgenehmigung nach Artikel 4 erkennen die zuständigen Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei die Feststellung der Eignung und/oder Staatszugehörigkeit, die von den zuständigen Luftfahrtbehörden der ersten Vertragspartei für dieses Luftfahrtunternehmen gemacht wurde, so an, als wäre diese Feststellung von ihren eigenen Luftfahrtbehörden getroffen worden, und untersuchen diese Angelegenheiten nicht weiter, es sei denn, im folgenden Unterabsatz a ist dies vorgesehen:

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

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

ARTIKEL 3

Umwelt

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

"ARTIKEL 15

Umwelt

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

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

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

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

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

- a) Die zuständigen Behörden einer Vertragspartei gewähren den Betroffenen die Möglichkeit der Berücksichtigung ihrer Standpunkte im Entscheidungsprozess.
- b) Die Bekanntgabe der Einführung einer neuen Betriebsbeschränkung muss gegenüber der anderen Vertragspartei mindestens 150 Tage vor deren Inkrafttreten erfolgen. Auf Verlangen dieser anderen Vertragspartei ist dieser anderen Vertragspartei unverzüglich ein schriftlicher Bericht vorzulegen, der die Gründe für die Einführung der Betriebsbeschränkung, das für den Flughafen festgelegte Umweltschutzziel und die zu dessen Erreichung in Erwägung gezogenen Maßnahmen darlegen. Der Bericht enthält auch eine entsprechende Bewertung der voraussichtlichen Kosten und Nutzen, die mit den einzelnen erwogenen Maßnahmen verbunden sind.

- c) Die Betriebsbeschränkungen müssen (i) nichtdiskriminierend, dürfen (ii) nicht restriktiver als zur Erreichung des für den betreffenden Flughafen festgelegten Umweltschutzziels erforderlich und (iii) nicht willkürlich sein.
- (6) Die Vertragsparteien billigen und fördern den Informationsaustausch und den regelmäßigen Dialog zwischen Sachverständigen, insbesondere über bestehende Kommunikationswege, zur Verbesserung der Zusammenarbeit, im Einklang mit den geltenden Gesetzen und sonstigen Vorschriften, hinsichtlich der Umweltauswirkungen des internationalen Luftverkehrs sowie der Lösungen zu deren Milderung, einschließlich:
- a) der Forschung und Entwicklung umweltfreundlicher Luftfahrttechnologie;
 - b) der Verbesserung des wissenschaftlichen Verständnisses hinsichtlich der Auswirkungen von luftverkehrsbedingten Emissionen, um bessere Informationen für politische Entscheidungen zu liefern;
 - c) der Innovation des Flugverkehrsmanagements im Hinblick auf die Verringerung der Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt;
 - d) der Forschung und Entwicklung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe für den Luftverkehr; und
 - e) des Meinungs-austausches über Themen und Möglichkeiten in internationalen Foren, die sich mit den Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt befassen, gegebenenfalls einschließlich der Koordinierung der Standpunkte.

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

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

ARTIKEL 4

Soziale Dimension

Nach Artikel 17 wird folgender Artikel 17a eingefügt:

"ARTIKEL 17a

Soziale Dimension

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

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

ARTIKEL 5

Der Gemeinsame Ausschuss

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

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

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

- a) Überlegungen zu möglichen Bereichen für eine Weiterentwicklung des Abkommens, einschließlich der Empfehlung für dessen Änderung;
- b) Betrachtung der sozialen Auswirkungen durch die Anwendung des Abkommens und Erarbeitung geeigneter Lösungen für Bedenken, die als berechtigt angesehen werden;

- c) Führung einer Liste von Fragen betreffend staatliche Subventionen oder Beihilfen, die von den Vertragsparteien im Gemeinsamen Ausschuss aufgeworfen werden;
- d) Das Treffen einvernehmlicher Entscheidungen hinsichtlich Fragen zur Anwendung von Artikel 11 Absatz 6;
- e) Erarbeitung von Vereinbarungen über die gegenseitige Anerkennung von behördlichen Feststellungen, falls von den Vertragsparteien gewünscht;
- f) die Förderung der Zusammenarbeit zwischen den jeweiligen Behörden der Vertragsparteien bei den Bemühungen um die Entwicklung ihrer jeweiligen Flugverkehrsmanagementsysteme mit dem Ziel, die Interoperabilität und Kompatibilität dieser Systeme zu optimieren, Kosten zu senken und ihre Sicherheit, Kapazität und Umweltverträglichkeit zu steigern;
- g) die Förderung der Erarbeitung von Vorschlägen für gemeinsame Projekte und Initiativen – auch mit Drittländern – auf dem Gebiet der Flugsicherheit;
- h) die Förderung einer stetigen engen Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Luftsicherheitsbehörden der Vertragsparteien, einschließlich von Initiativen zur Entwicklung von Sicherheitsverfahren, die die Abfertigung von Fluggästen und Fracht erleichtern, ohne die Luftsicherheit zu beeinträchtigen;
- i) Prüfung, ob die jeweiligen Gesetze, Vorschriften und Praktiken der Vertragsparteien in den unter Anhang 9 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (Erleichterungen) fallenden Bereichen die Ausübung von Rechten nach diesem Abkommen beeinflussen;

j) Förderung des Austauschs von Sachverständigen bei neuen Initiativen und Entwicklungen im Bereich Gesetzgebung und Regulierung, einschließlich der Bereiche Luftsicherheit, Flugsicherheit, Umwelt, Luftverkehrsinfrastruktur (einschließlich Zeitnischen) und Verbraucherschutz;

k) gegebenenfalls Förderung von Konsultationen zu Luftverkehrsfragen, die in internationalen Organisationen und in Beziehungen zu Drittländern behandelt werden, einschließlich von Erwägungen über ein mögliches gemeinsames Vorgehen;

l) das Treffen der in Artikel 1 Absatz 3 und Artikel 2 Absatz 3 von Anhang 4 genannten einvernehmlichen Entscheidungen.

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

ARTIKEL 6

Erweiterung der Möglichkeiten

Artikel 21 wird vollständig gestrichen und wie folgt ersetzt:

"ARTIKEL 21

Erweiterung der Möglichkeiten

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

(2) Gemäß dem in Absatz 1 genannten gemeinsamen Ziel und in Erfüllung seiner Aufgaben nach Artikel 18, die Durchführung dieses Abkommens zu überwachen, überprüft der Gemeinsame Ausschuss jährlich die Entwicklungen, auch im Hinblick auf die in diesem Artikel genannten Gesetzesänderungen. Der Gemeinsame Ausschuss erarbeitet ein Verfahren zur Zusammenarbeit in dieser Hinsicht, einschließlich geeigneter Empfehlungen an die Vertragsparteien. Die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten gestatten auf der Grundlage der Gegenseitigkeit die Mehrheitsbeteiligung und die tatsächliche Kontrolle ihrer Luftfahrtunternehmen durch die Vereinigten Staaten oder deren Staatsangehörige nach Bestätigung durch den Gemeinsamen Ausschuss, dass die Gesetze und sonstigen Vorschriften der Vereinigten Staaten die Mehrheitsbeteiligung und tatsächliche Kontrolle ihrer Luftfahrtunternehmen durch die Mitgliedstaaten oder deren Staatsangehörige gestatten.

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

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

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

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

(5) Im Anschluss an die schriftliche Bestätigung durch den Gemeinsamen Ausschuss, dass eine Vertragspartei die Bedingungen der Absätze 3 und 4, die für diese Vertragspartei gelten, erfüllt, kann diese Vertragspartei Konsultationen auf hoher Ebene in Bezug auf die Durchführung dieses Artikels verlangen. Diese Konsultationen müssen innerhalb von 60 Tagen nach Eingang des Ersuchens beginnen, sofern die Vertragsparteien nichts anderes vereinbart haben. Die Vertragsparteien unternehmen jede Anstrengung, die Angelegenheit, die Gegenstand der Konsultation ist, zu klären. Ist die Vertragspartei, die die Konsultationen verlangt hat, mit deren Ergebnis unzufrieden, kann diese Vertragspartei schriftlich auf diplomatischem Wege die andere Vertragspartei von ihrer Entscheidung in Kenntnis setzen, dass kein Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei zusätzliche Frequenzen bedienen oder sich neue Märkte unter diesem Abkommen erschließen darf. Eine solche Entscheidung wird 60 Tage nach ihrer Mitteilung wirksam. Innerhalb dieses Zeitraums kann die andere Vertragspartei entscheiden, dass kein Luftfahrtunternehmen der ersten Vertragspartei zusätzliche Frequenzen bedienen oder sich neue Märkte unter diesem Abkommen erschließen darf. Diese Entscheidung wird an demselben Tag wirksam wie die Entscheidung der ersten Vertragspartei. Eine derartige Entscheidung einer Vertragspartei kann durch Vereinbarung beider Vertragsparteien, die vom Gemeinsamen Ausschuss schriftlich bestätigt wird, aufgehoben werden."

ARTIKEL 7

Staatliche US-Beförderungsleistungen

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

"Anhang 3

Betreffend

Staatliche US-Beförderungsleistungen

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

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

und die Beförderung

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

- b) zwischen zwei beliebigen Punkten außerhalb der Vereinigten Staaten

erfolgt.

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

ARTIKEL 8

Anhänge

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

ARTIKEL 9

Vorläufige Anwendung

- (1) Bis zu seinem Inkrafttreten vereinbaren die Vertragsparteien, dieses Protokoll ab dem Tag seiner Unterzeichnung in dem nach dem nationalen Recht zulässigen Umfang vorläufig anzuwenden.
- (2) Jede Vertragspartei kann die andere Vertragspartei jederzeit schriftlich auf diplomatischem Wege über den Beschluss in Kenntnis setzen, dieses Protokoll nicht mehr anzuwenden. In diesem Fall endet die Anwendung dieses Protokolls um Mitternacht WEZ am Ende der Flugplanperiode des Internationalen Luftfahrtverbandes (IATA), die ein Jahr nach dem Datum der schriftlichen Mitteilung in Kraft ist, es sei denn, die Kündigung wird vor dem Ende dieses Zeitraums durch Vereinbarung zwischen den Vertragsparteien zurückgenommen. Wird die vorläufige Anwendung des Abkommens gemäß Artikel 25 Absatz 2 beendet, so endet gleichzeitig auch die vorläufige Anwendung dieses Protokolls.

ARTIKEL 10

Inkrafttreten

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

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

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

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Abkommen unterzeichnet.

ANHANG 6

Eigentum und Kontrolle von Luftfahrtunternehmen aus Drittländern

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

Gemeinsame Erklärung

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

Diese Gemeinsame Erklärung ist Bestandteil des Protokolls.

Im Namen der Vereinigten Staaten:

Im Namen der Europäischen Union und
ihrer Mitgliedstaaten:

John Byerly (*Unterschrift*)

Daniel Calleja (*Unterschrift*)

25. März 2010

NIEDERSCHRIFT ÜBER DIE BERATUNGEN

1. Die Delegation der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten und die Delegation der Vereinigten Staaten von Amerika sind vom 23. bis 25. März 2010 in Brüssel zusammengetroffen, um die Verhandlungen über ein Luftverkehrsabkommen der zweiten Stufe abzuschließen. Die Verzeichnisse der Delegationsteilnehmer sind als Anlage A beigelegt.
2. Die Delegationen haben sich ad referendum über den Text eines Protokolls zur Änderung des am 25. und 30. April 2007 unterzeichneten Luftverkehrsabkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten (nachstehend das „Protokoll“, siehe Anlage B), geeinigt und diesen Text paraphiert. Die Delegationen beabsichtigen, den Entwurf des Protokolls ihren jeweiligen Behörden zur Genehmigung vorzulegen, damit es in naher Zukunft in Kraft treten kann.
3. Bezugnahmen in dieser Niederschrift auf das Abkommen, seine Artikel, Absätze und Anhänge gelten als Bezugnahmen auf das Abkommen in seiner durch das Protokoll geänderten Fassung.
4. Die EU-Delegation bestätigte, dass infolge des Inkrafttretens des Vertrags von Lissabon zur Änderung des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft am 1. Dezember 2009 die Europäische Union an die Stelle der Europäischen Gemeinschaft getreten ist, deren Rechtsnachfolgerin sie ist; von diesem Zeitpunkt an übt sie alle Rechte der Europäischen Gemeinschaft aus und übernimmt all ihre Verpflichtungen, und sämtliche Bezugnahmen auf die Europäische Gemeinschaft in dem Abkommen gelten als Bezugnahmen auf die Europäische Union.
5. Die Delegationen versicherten, dass die Verfahren über die gegenseitige Anerkennung der Regulierungsfeststellungen hinsichtlich Eignung und Staatszugehörigkeit von Luftfahrtunternehmen im neuen Artikel 6a nicht zum Ziel haben, die Anforderungen zu ändern, die nach den Gesetzen und sonstigen Vorschriften von den Vertragsparteien üblicherweise auf die Durchführung von internationalen Luftverkehrsdiensten gemäß Artikel 4 des Abkommens angewandt werden.

6. In Bezug auf Artikel 9 brachten die Delegationen ihren Wunsch einer weiteren Zusammenarbeit zwischen der EU und den USA im Bereich der Luftsicherheit zum Ausdruck, um, wo immer dies möglich ist, im Einklang mit den geltenden Gesetzen und sonstigen Vorschriften ein Höchstmaß an gegenseitigem Vertrauen auf die Sicherheitsmaßnahmen der Gegenseite zu schaffen und unnötige Überschneidungen diesbezüglicher Maßnahmen zu vermeiden.
7. Die Delegationen stellten fest, dass die Zusammenarbeit im Bereich der Luftsicherheit Folgendes einschließen sollte: regelmäßige Konsultationen zu Änderungen bestehender Anforderungen, die nach Möglichkeit vor dem Wirksamwerden solcher Änderungen stattfinden; eine enge Koordinierung von Flughafenbewertungen und, soweit möglich und angemessen, Inspektionen von Luftfahrtunternehmen; Austausch von Informationen über neue Sicherheitstechnologien und -verfahren.
8. Im Hinblick auf die Förderung einer effizienten Nutzung vorhandener Ressourcen, die Verbesserung der Luftsicherheit und die Schaffung von Erleichterungen verwiesen die Delegationen auf die Vorteile schneller und nach Möglichkeit koordinierter Reaktionen auf neue Gefahren.
9. Beide Delegationen wiesen darauf hin, dass die in den jeweiligen Abkommen zwischen EU-Mitgliedstaaten und den Vereinigten Staaten enthaltenen Bestimmungen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung von Einkommen und Kapital von diesem Protokoll nicht berührt werden.
10. In Bezug auf Artikel 15 Absatz 7 stellte die EU-Delegation fest, dass die in diesem Zusammenhang zu behandelnden Themen unter anderem Folgendes einschließen sollten: die Umweltwirksamkeit und technische Integrität einschlägiger Maßnahmen, die Notwendigkeit, Wettbewerbsverzerrungen und eine Verlagerung von CO₂-Emissionsquellen zu vermeiden, sowie die Frage, ob und wie solche Maßnahmen miteinander verknüpft oder integriert werden können. Die US-Delegation wies darauf hin, dass bei der Ausarbeitung von Empfehlungen unter anderem die Kohärenz mit dem Abkommen von Chicago und die Förderung der Ziele des Abkommens im Mittelpunkt stehen sollten.

11. Beide Delegationen betonten, dass die Bestimmungen des Abkommens ihre jeweiligen rechtlichen und politischen Standpunkte zu verschiedenen luftfahrtbezogenen Umweltfragen in keiner Weise beeinträchtigen.
12. In Anerkennung gemeinsamer Umweltziele erarbeiteten die Delegationen eine Gemeinsame Erklärung über die Zusammenarbeit beim Umweltschutz, die dieser Niederschrift als Anlage C beigelegt ist.
13. Die EU-Delegation bekräftigte die Absicht der EU, ihre Arbeit auf der Grundlage des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen fortzusetzen, um globale Emissionsminderungsziele für den internationalen Luftverkehr festzulegen.
14. Die Delegationen der USA und der EU bekräftigten die Absicht der Vereinigten Staaten und der EU, im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) auf eine Verringerung der Treibhausgasemissionen im internationalen Luftverkehr hinzuwirken. Beide Delegationen wiesen zudem auf Beiträge der Branche zur Unterstützung dieses Prozesses hin.
15. Beide Delegationen wiesen darauf hin, dass der Grundsatz der Ausgewogenheit gemäß Artikel 15 Absatz 4 sich auf die Resolution A35-5 bezieht, die auf der 35. ICAO-Versammlung einstimmig verabschiedet wurde. Die Delegationen betonten, dass sämtliche Aspekte des in der Resolution verankerten Grundsatzes der Ausgewogenheit relevant und wichtig sind, einschließlich der Anerkennung, dass Staaten einschlägige rechtliche Verpflichtungen haben und an bestehende Vereinbarungen, geltende Gesetze und etablierte Strategien gebunden sind, die die Anwendung dieses Grundsatzes beeinflussen können.
16. Beide Delegationen bekundeten nachdrücklich ihre Unterstützung für die Anwendung der ICAO-Leitlinien „Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise“ (Leitlinien zum Grundsatz der Ausgewogenheit bei der Bekämpfung von Fluglärm), die derzeit als ICAO-Dokument 9829 (2. Ausgabe) veröffentlicht werden.

17. Betreffend Artikel 15 Absatz 5 Buchstabe a stellte die EU-Delegation fest, dass „Betroffener“ gemäß Artikel 2 Buchstabe f der Richtlinie 2002/30/EG definiert ist als „eine natürliche oder juristische Person, die von Lärminderungsmaßnahmen, einschließlich Betriebsbeschränkungen, betroffen ist oder betroffen werden könnte oder ein berechtigtes Interesse an solchen Maßnahmen hat“. Die EU-Delegation wies zudem darauf hin, dass nach Artikel 10 der Richtlinie die Mitgliedstaaten sicherstellen müssen, dass zur Anwendung der Artikel 5 und 6 der Richtlinie Verfahren zur Konsultation der Betroffenen gemäß dem anzuwendenden nationalen Recht eingeführt werden.

18. Unter Berücksichtigung der Herausforderungen durch die zunehmende grenzüberschreitende Freizügigkeit der Arbeitnehmer und grenzübergreifende Struktur von Unternehmen wies die EU-Delegation darauf hin, dass die Europäische Kommission die Situation sorgfältig beobachtet und weitere Schritte in Erwägung zieht, um in diesem Bereich die Durchführung, Anwendung und Durchsetzung von Maßnahmen zu verbessern. Die EU-Delegation verwies auch auf die aktuelle Arbeit der Europäischen Kommission in Bezug auf transnationale Kollektivvereinbarungen und äußerte ihre Bereitschaft, den Gemeinsamen Ausschuss über solche Vereinbarungen und gegebenenfalls andere einschlägige Initiativen zu unterrichten.

19. Die US-Delegation wies darauf hin, dass in den Vereinigten Staaten der Grundsatz, wonach Einzelpersonen bestimmte Personal- oder Berufsgruppen innerhalb eines Luftfahrtunternehmens vertreten können, zur Stärkung der Rechte des Flug- und des Bodenpersonals auf die Bildung von Vereinigungen und die Aushandlung und Durchsetzung von Tarifvereinbarungen beigetragen hat.

20. Beide Delegationen hielten fest, dass, sofern eine Vertragspartei Maßnahmen ergreift, die im Widerspruch zu dem Abkommen, einschließlich Artikel 21, stehen, die andere Vertragspartei sich ihrerseits geeigneter und angemessener Maßnahmen bedienen kann, die im Einklang mit dem Völkerrecht, einschließlich dieses Abkommens, getroffen werden.

21. Betreffend Artikel 21 Absatz 4 stellte die EU-Delegation fest, dass die in dem Absatz genannte Prüfung von der Europäischen Kommission von Amts wegen (ex officio) oder einseitig (ex parte) vorgenommen wird.

22. Die Delegationen stellten fest, dass die Verkehrsrechte gemäß Artikel 21 Absatz 4 Buchstabe a zusätzlich zu den Rechten gelten, die der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten nach Artikel 3 des Abkommens gewährt werden.

23. Die Delegationen äußerten sich zufrieden über die in dem Abkommen vorgesehene Zusammenarbeit zwischen dem US-Verkehrsministerium und der Europäischen Kommission, die dem gemeinsamen Ziel dient, die jeweiligen Gesetze, Verfahren und Praktiken der anderen Vertragspartei im Bereich des Wettbewerbs sowie die bestehenden oder zu erwartenden Auswirkungen von Entwicklungen in der Luftverkehrsbranche auf den Wettbewerb besser zu verstehen.

24. Die Delegationen bekräftigten das Bekenntnis der jeweiligen Wettbewerbsbehörden zu Dialog, Zusammenarbeit und dem Grundsatz der Transparenz unter Beachtung der rechtlichen Anforderungen, einschließlich des Schutzes vertraulicher Geschäftsdaten. Zudem bestätigten die Delegationen die Bereitschaft ihrer Wettbewerbsbehörden, gegebenenfalls Hinweise zu Verfahrensregeln zu geben.

25. Die Delegationen wiesen darauf hin, dass an den Gemeinsamen Ausschuss oder andere Empfänger gerichtete Mitteilungen über die Zusammenarbeit gemäß Anhang 2 mit den Vorschriften über die Offenlegung vertraulicher bzw. marktsensibler Informationen im Einklang stehen muss.

26. In Bezug auf Anhang 6 Absatz 4 brachten die Delegationen ihre Erwartung zum Ausdruck, dass der Gemeinsame Ausschuss innerhalb eines Jahres nach Unterzeichnung des Protokolls geeignete Kriterien ausarbeitet, anhand deren festgestellt werden kann, ob ein Land eine gute Zusammenarbeit im Bereich der Luftverkehrsbeziehungen unter Beweis gestellt hat.

27. Die Delegationen begrüßten die Teilnahme von Vertretern Islands und Norwegens als Beobachter der EU-Delegation und wiesen darauf hin, dass der Gemeinsame Ausschuss weiter daran arbeiten wird, einen Vorschlag über die Bedingungen und Verfahren auszuarbeiten, unter denen Island und Norwegen dem Abkommen in seiner durch das Protokoll geänderten Fassung beitreten könnten.

28. Beide Delegationen brachten ihre Erwartung zum Ausdruck, dass ihre jeweiligen Luftfahrtbehörden ab dem Zeitpunkt der Unterzeichnung des Protokolls auf der Grundlage von Einvernehmen und Gegenseitigkeit oder auf administrativer Basis Verkehrsdienste gestatten werden, die mit dem Abkommen in seiner durch das Protokoll geänderten Fassung im Einklang stehen.

Für die Delegation der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten:	Für die Delegation der Vereinigten Staaten von Amerika:
Daniel CALLEJA	John BYERLY

Gemeinsame Erklärung über die Zusammenarbeit beim Umweltschutz

Die Delegationen der Vereinigten Staaten von Amerika sowie der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten bekräftigten die besondere Bedeutung, die der Behandlung der Umweltauswirkungen des internationalen Luftverkehrs zukommt. Sie bekannten sich zu den gemeinsamen Umweltzielen, die auf der 35. Versammlung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) festgelegt wurden, nämlich

- a) die Zahl der von erheblichem Fluglärm betroffenen Menschen zu begrenzen oder zu verringern,
- b) die Auswirkungen luftverkehrsbedingter Emissionen auf die lokale Luftqualität zu begrenzen oder zu verringern und
- c) die Auswirkungen luftverkehrsbedingter Treibhausgasemissionen auf das Weltklima zu begrenzen oder zu verringern.

Die Delegationen würdigten das Ergebnis der 15. Konferenz der Vertragsparteien des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen und der Kopenhagener Vereinbarung und schlossen sich gemeinsam der Auffassung der Wissenschaft an, dass die globale Erwärmung weniger als 2 °C betragen sollte.

Die Delegationen äußerten den nachdrücklichen Wunsch und die Bereitschaft der Vertragsparteien zur Zusammenarbeit, um auf den in der hochrangigen ICAO-Sitzung über den internationalen Luftverkehr und den Klimawandel erzielten Fortschritten aufzubauen und gemeinsam mit den internationalen Partnern in der ICAO ein anspruchsvolleres Aktionsprogramm anzustreben, das unter anderem robuste Ziele und einen Rahmen für marktgestützte Maßnahmen enthält und den speziellen Bedürfnissen der Entwicklungsländer Rechnung trägt.

Beide Seiten äußerten ihre Bereitschaft, im ICAO-Ausschuss für Umweltschutz in der Luftfahrt (CAEP) zusammenzuarbeiten, um für einen zügigen und effektiven Abschluss seines Arbeitsprogramms zu sorgen, einschließlich der Annahme einer globalen CO₂-Norm für Luftfahrzeuge und weiterer Maßnahmen bezüglich Klimawandel, Fluglärm und Luftqualität.

Die Delegationen betonten die Notwendigkeit, die Umweltauswirkungen des Luftverkehrs durch folgende Maßnahmen zu mindern:

- weitere Zusammenarbeit in den Programmen NextGen und SESAR zur Modernisierung des Flugverkehrsmanagements, wozu auch die Initiative AIRE (Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions) gehört;
- Förderung bzw. Beschleunigung der Entwicklung und Anwendung neuer Flugzeugtechnologien und umweltverträglicher, alternativer Flugkraftstoffe, auch im Rahmen der Gemeinsamen Technologieinitiative „Clean Sky“, des Programms CLEEN (Continuous Low Energy, Emissions and Noise) sowie der Initiativen CAAFI (Commercial Aviation Alternative Fuels Initiative) und SWAFEA (Sustainable Way for Alternative Fuel and Energy in Aviation);
- Zusammenarbeit mit der Wissenschaft, etwa im Rahmen der wissenschaftlichen Gruppe des CAEP, um die Umweltauswirkungen des Luftverkehrs, beispielsweise auf die Gesundheit und CO₂-unabhängige Klimaauswirkungen, besser verstehen und quantifizieren zu können.