KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

KOM(92) 222 endg.

Brüssel, den 25. Mai 1992

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Abschluss eines Abkommens zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und den Vereinigten Staaten von Amerika über den Handel mit Zivilluftfahrzeugen.

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

1) Mit Beschluss vom 4. Februar 1991, hat der Rat die Kommission ermächtigt in Verhandlungen mit den Vereinigten Staaten von Amerika und mit weiteren Vertragsparteien des GATT-Übereinkommens über den Handel mit Zivilluftfahrzeugen, im Hinblick auf den Abschluss neuer Übereinkommen über den internationalen Handel mit zivilen Flugzeugen einzutreten.

2) Gemäss diesem Beschluss und gemäss den ausführlichen Verhandlungsrichtlinien des Rates, und im Benehmen mit dem 113 Ausschuss, hat die Kommission mit den Vereinigten Staaten Verhandlungen geführt, die am 31. März 1992 im beigefühten Abkommen hinausgelaufen sind.

3) Das beigefügte Abkommen entspricht weitestgehend allen Punkten der Verhandlungsrichtlinien. Im besonderen ist der Anwendungsbereich des Abkommens beschränkt auf zivilen Grossluftfahrzeuge. In dieser Hinsicht gibt es einen ausdrücklichen Hinweis auf Luftfahrzeugen, die in der Wirtschaftsgemeinschaft vom Airbus Konsortium hergestellt werden, da es unmöglich war eine Einigung über eine befriedigende Definition auf der Basis der Sitzplatzkapazität der Flugzeuge zu erzielen. Darüber hinaus, ist die Kommission der Auffassung dass eine Reihe ausgewogener Disziplinen sowohl für die Direktförderung als für die indirekte Förderung eingebracht sind.

4) In Artikel 12 des Abkommens, bestätigen die Vereinigten Staaten und die Gemeinschaft nochmals ihre Entschlossenheit eine Revision des GATT-Übereinkommens über den Handel mit Zivilluftfahrzeugen zustandezubringen. Wie in dem obenerwähnten Beschluss des Rates vorausgesehen, erwartet die Kommission, dass dieser multilateraler Vorgang jetzt sofort im Zusammenwirking mit der Regierung der Vereinigten Staaten in Gang gesetzt werden wird.

VORSCHLAG FÜR EINEN BESCHLUSS DES RATES

über den Abschluss eines Abkommens zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika über den Handel mit Zivilluftfahrzeugen

---

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN,

Gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 113,

auf Vorschlag der Kommission,

in Erwägung:

Es empfiehlt sich das am 31. März 1992 in Brüssel verhandelte Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika über den Handel mit zivilen Grossflugzeugen anzunehmen.

BESCHLIESST:

Artikel 1

Das Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Regierung der Vereinigten Staaten über den Handel in zivilen Grossluftfahrzeugen wird im Namen der Gemeinschaft angenommen.

Der Wortlaut des Abkommens ist diesem Beschluss beigefügt.

Artikel 2

Der Präsident des Rates wird ermächtigt, die Person zu bestellen, die befugt ist, das obenerwähnte Abkommen im Namen der Gemeinschaft zu unterzeichnen.

Geschehen zu Brüssel am

Für den Rat

Der Präsident

Abkommen
zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft
(im folgenden "die EG" genannt) und
der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika
(im folgenden "die USA" genannt) über
die Anwendung des GATT-Übereinkommens über den Handel
mit Zivilluftfahrzeugen
auf den Handel mit Großraum-Zivilluftfahrzeugen

IN DER ERKENNTNIS, daß günstigere Bedingungen für den internationalen Handel mit Großraum-Zivilluftfahrzeugen geschaffen und diesbezügliche Spannungen abgebaut werden müssen,

IN DER ERKENNTNIS, daß die Disziplinen des GATT-Übereinkommens über den Handel mit Zivilluftfahrzeugen gestärkt werden sollten, um den Umfang der staatlichen Unterstützung schrittweise zu verringern,

EINGEDENK der Grundsätze und Ziele, auf die sich die Vertreter der USA und der EG auf ihrer Londoner Tagung am 27. Oktober 1987 geeinigt haben,

IN VERFOLGUNG ihres gemeinsamen Ziels, das darin besteht, Handelsverzerrungen zu vermeiden, die sich aus der direkten oder indirekten staatlichen Unterstützung der Entwicklung und Produktion von Großraum-Zivilluftfahrzeugen ergeben, straffere Disziplinen für derartige Formen staatlicher Unterstützung einzuführen und die Übernahme solcher Disziplinen auf multilateraler Ebene im Rahmen des GATT zu fördern,

UNTER HINWEIS AUF IHRE ABSICHT, unbeschadet ihrer Rechte und Verpflichtungen aus dem GATT-Übereinkommen sowie aus anderen unter der Schirmherrschaft des GATT ausgehandelten multilateralen Übereinkommen zu handeln-

SIND DIE EG UND DIE USA WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

Artikel 1

Regierungsseits beeinflußte Beschaffungen, vorgeschriebene Zulieferer und Anreize

Die Vertragsparteien kommen überein, in bezug auf Fragen, die Artikel 4 des GATT-Übereinkommens über den Handel mit Zivilluftfahrzeugen betreffen, im Einklang mit der in Anhang I zu diesem Abkommen angeführten Erläuterung zu Artikel 4 des GATT-Übereinkommens zu handeln.

Artikel 2

Bestehende staatliche Verpflichtungen

Vorbehaltlich anderslautender Bestimmungen dieses Abkommens fallen staatliche Unterstützungen für laufende Großraum-Zivilluftfahrzeugprogramme, die vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Abkommens zugesagt wurden, nicht unter dieses Abkommen. Die Bedingungen, unter denen diese staatliche Unterstützung gewährt wird, dürfen nicht so geändert werden, daß sie für die Empfänger günstiger gestaltet werden; geringfügige Änderungen gelten jedoch nicht als unvereinbar mit diesem Artikel.

Artikel 3

Unterstützung der Produktion

Ab dem Inkrafttreten dieses Abkommens gewähren die Vertragsparteien für die Produktion von Großraum-Zivilluftfahrzeugen keine andere staatliche Unterstützung als die, die bereits fest zugesagt war. Dieses Verbot gilt sowohl für bestehende als auch für künftige Programme.

Artikel 4

Unterstützung der Entwicklung

4.1 Staatliche Unterstützung für die Entwicklung neuer Großraum-Zivilluftfahrzeugprogramme wird nur gewährt, wenn eine auf vorsichtigen Schätzungen beruhende kritische Bewertung des Projekts die Erwartung begründet, daß innerhalb von 17 Jahren nach dem Zeitpunkt der ersten Unterstützungszahlung alle Kosten im Sinne von Artikel 6 Absatz 2 des GATT-Übereinkommens über den Handel mit Zivilluftfahrzeugen, einschließlich der Rückzahlung staatlicher Unterstützungen unter den nachstehend aufgeführten Bedingungen, amortisiert sind.

4.2 Ab dem Inkrafttreten dieses Abkommens darf die direkte staatliche Unterstützung, die von einer Partei für die Entwicklung eines neuen Großraum-Zivilluftfahrzeugprogramms oder -folgeprogramms zugesagt wurde, nicht übersteigen

a) 25 Prozent der zum Zeitpunkt der Zusage veranschlagten Gesamtentwicklungskosten dieses Programms (oder der tatsächlichen Entwicklungskosten, je nachdem welcher Betrag niedriger ist); für diesen Prozentsatz werden die zu zahlenden Ertragsanteile ab dem Zeitpunkt der Bindung der für die Entwicklung gewährten staatlichen Unterstützung so festgesetzt, daß die Verzinsung dieser Unterstützung innerhalb eines Zeitraums von nicht mehr als 17 Jahren ab der ersten Auszahlung den dem Staat entstehenden Anleihekosten entspricht, plus

b) 8 Prozent der zum Zeitpunkt der Zusage veranschlagten Gesamtentwicklungskosten des Programms (oder der tatsächlichen Entwicklungskosten, je nachdem welcher Betrag niedriger ist); für diesen Prozentsatz werden die zu zahlenden Ertragsanteile ab dem Zeitpunkt der Bindung der für die Entwicklung gewährten Unterstützung so festgesetzt, daß die Verzinsung dieser Unterstützung innerhalb eines Zeitraums von nicht mehr als 17 Jahren ab der ersten Auszahlung den dem Staat entstehenden Anleihekosten, zuzüglich 1 Prozent, entspricht.

Diese Berechnungen werden auf der Grundlage der in der kritischen Projektbewertung vorausgeschätzten Flugzeuglieferungen vorgenommen.

4.3 Die zu zahlenden Ertragsanteile je Luftfahrzeug werden berechnet ab dem Zeitpunkt der Bindung der für die Entwicklung gewährten Unterstützung, die wie folgt zurückzuzahlen ist:

a) 20 Prozent der gemäß Artikel 4 Absatz 2 berechneten Gesamtzahlungen sind bei Lieferung einer Anzahl von Luftfahrzeugen fällig, die 40 Prozent der vorausgeschätzten Lieferungen entspricht;

b) 70 Prozent der gemäß Artikel 4 Absatz 2 berechneten Gesamtzahlungen sind bei Lieferung einer Anzahl von Luftfahrzeugen fällig, die 85 Prozent der vorausgeschätzten Lieferungen entspricht.

Artikel 5

Indirekte staatliche Unterstützung

5.1 Die Vertragsparteien treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß die indirekte staatliche Unterstützung weder den begünstigten Herstellern von Großraum-Zivilluftfahrzeugen einen unangemessenen Vorteil verschafft noch zu Verzerrungen im internationalen Handel mit Großraum-Zivilluftfahrzeugen führt.

5.2 Ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Abkommens darf der feststellbare Vorteil, abzüglich Amortisation, der sich aus der indirekten Unterstützung für die Entwicklung oder Produktion einer der unter dieses Abkommen fallenden Waren ergibt, jährlich nicht übersteigen:

a) 3 Prozent des Jahresumsatzes der Zivilluftfahrzeugindustrie der betreffenden Vertragspartei bei den unter dieses Abkommen fallenden Waren oder

b) 4 Prozent des Jahresumsatzes eines Unternehmens der betreffenden Vertragspartei bei den unter dieses Abkommen fallenden Waren.

5.3 Als Vorteil aus indirekter Unterstützung gilt eine feststellbare Kostensenkung bei Großraum-Zivilluftfahrzeugen als Folge staatlich unterstützter Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet der Luftfahrt, die nach dem Inkrafttreten dieses Abkommens stattgefunden hat.

Kann nachgewiesen werden, daß die Forschungs- und Entwicklungsergebnisse ohne Diskriminierung den Herstellern von Großraum-Zivilluftfahrzeugen in den Vertragsparteien zugänglich gemacht wurden, so werden die mit solchen Technologien erzielten Vorteile nicht in die Berechnung nach Absatz 5.2 einbezogen. Feststellbare Vorteile können sich jedoch ergeben, wenn Hersteller von Großraum-Zivilluftfahrzeugen für die Durchführung oder das Ergebnis solcher Forschungen verantwortlich sind oder frühzeitig Zugang dazu haben.

Hat eine Partei Grund zu der Annahme, daß sonstige indirekte staatliche Unterstützungen eine feststellbare Kostensenkung bei Großraum-Zivilluftfahrzeugen bewirken, so nehmen die Vertragsparteien Konsultationen auf, um die betreffenden Kostensenkungen zu beziffern und in die oben beschriebene Berechnung einzubeziehen.

Vorteile aus indirekter Unterstützung, die sich als Folge staatlich unterstützter Forschung und Entwicklung oder anderer staatlicher Programme ergeben, werden in der Regel anhand der Verringerung der Forschungs- und Entwicklungskosten sowie der Kosten für die Fertigungsanlagen oder die Fertigungsverfahren berechnet.

Artikel 6

Allgemeine Kredite

Die Vertragsparteien übernehmen keine Haftung für spezifische Kredite, die Luftfahrzeughersteller aufnehmen oder Luftfahrtgesellschaften in Form von Direktkrediten, Garantien oder auf andere Weise außerhalb öffentlich unterstützter Ausfuhrkredite gemäß der Sektorvereinbarung über Exportkredite für zivile Luftfahrzeuge des OECD-Übereinkommens über Leitlinien für öffentlich unterstützte Exportkredite im Einklang gewähren.

Artikel 7

Kapitaleinlagen

Kapitaleinlagen fallen nicht unter dieses Abkommen. Sie werden jedoch nicht in einer Weise getätigt, die die Disziplinen dieses Abkommens unterläuft.

Artikel 8

Transparenz

8.1 Soweit es zur wirksamen Durchführung dieses Abkommens notwendig ist, tauschen die Vertragsparteien regelmäßig und systematisch alle öffentlichen Informationen aus, wie sie die Regierungen ihren jeweiligen gewählten Volksvertretungen im Zusammenhang mit den unter dieses Abkommen und seine Anhänge fallenden Fragen zur Verfügung stellen. Diese öffentlichen Informationen umfassen zumindest den Gesamtbetrag der staatlichen Unterstützung für neue Entwicklungsprojekte und den Anteil dieser Unterstützung an den Gesamtentwicklungskosten, Angaben über die Gesamthöhe der Zahlungen und Rückzahlungen im Zusammenhang mit direkter staatlicher Unterstützung kommerzieller Luftfahrzeugprogramme, die Jahresumsätze der Zivilluftfahrzeugindustrie gemäß Artikel 8.5 b und die Gesamthöhe der feststellbaren direkten Vorteile für die Hersteller von Großraum-Zivilluftfahrzeugen.

8.2 Im Falle früherer staatlicher Unterstützungszusagen für Großraum-Zivilluftfahrzeugprogramme gemäß Artikel 2 wird ferner eine vollständige Liste der im Rahmen solcher Zusagen seitens der Vertragsparteien dieses Abkommens bereits gezahlten oder gebundenen Beträge getrennt vorgelegt, wobei auch Angaben über die Art der Rückzahlungsverpflichtung und die vorgesehene Rückzahlungsfrist zu machen sind. Für jede Regierung, die solche Unterstützungen gewährt, werden der anderen Vertragspartei ferner die jährlichen Gesamtzahlungen und -rückzahlungen im Zusammenhang mit solchen Programmen mitgeteilt. Darüber hinaus unterrichten die Vertragsparteien einander von allen Veränderungen, durch die sich die Unterstützungsbedingungen für den Empfänger günstiger gestalten, z.B. geänderte Rückzahlungsfristen; nicht erfolgte Rückzahlung der Unterstützung; Kürzung der geplanten Rückzahlungen.

8.3 Im Falle künftiger Großraum-Zivilluftfahrtzeug-programme liefern die Vertragsparteien ferner zum Zeitpunkt der Zusage die folgenden spezifischen Angaben über die Unterstützung von Entwicklungsprojekten für alle Regierungen, die eine solche Unterstützung gewähren:

- Gesamthöhe der staatlichen Unterstützung;
- prozentualer Anteil der staatlichen Unterstützung an den geschätzten Gesamtentwicklungskosten;
- erwarteter Rückfluß an den Staat;
- vorgesehener Zeitraum für die Rückzahlung der staatlichen Unterstützung;
- voraussichtliche Zahl der Luftfahrzeuge, auf die sich die Berechnungen gemäß Artikel 4.2 stützen.

8.4 Im Laufe der Konsultationen gemäß Artikel 11 dieses Abkommens tauschen die Vertragsparteien Informationen über staatliche Zusagen und Unterstützungen für alle Regierungen aus, die solche Unterstützung gewähren. Diese Informationen umfassen folgende Angaben, sind aber nicht auf sie beschränkt:

- Angaben über alle Veränderungen, durch die sich die Bedingungen für den Empfänger günstiger gestalten, z.B. Änderung der Rückzahlungsfrist, nicht erfolgte Rückzahlung; Kürzung der geplanten Rückzahlungen (in Form von festen Beträgen oder Ertragsanteilen);

- Angaben über jährliche Gesamtzahlungen und -rückzahlungen für neue Programme gemäß Artikel 4. Diese Angaben werden auf dem ersten Konsultationstreffen vorgelegt, das spätestens zwölf Monate nach Ablauf des Jahres, in dem die Zahlungen und Rückzahlungen erfolgen, stattfindet.

8.5 Im Laufe der Konsultationen gemäß Artikel 11

a) liefern die Vertragsparteien auf Jahresbasis Informationen über neue staatlich unterstützte Forschungs- und Entswicklungsarbeiten, die im vorangehenden Jahr eingeleitet oder begonnen wurden, sowie über laufende Forschungs- und Entwicklungsprojekte auf dem Gebiet der Luftfahrt, einschließlich programmbezogener Details über die Projekte, an denen sich Großraum-Zivilluftfahrzeughersteller beteiligen. Dazu gehören auch Angaben über den jeweiligen Arbeitsbereich und die Höhe der staatlichen Unterstützung für solche Projekte;

b) liefern die Vertragsparteien Informationen über die feststellbaren Vorteile, die sich aus indirekter Unterstützung für jedes einzelne Großraum-Zivilluftfahrzeugprogramm ergeben.

Dazu gehört auch die von den Großraum-Zivilluftfahrzeugherstellern erzielte Amortisierung je Programm. Die nachstehenden spezifischen Angaben werden für jeweils ein Jahr für alle Regierungen, die solche Unterstützung gewähren, vorgelegt:

1 Jahresumsatz der Zivilluftfahrzeughersteller der betreffenden Vertragspartei bei Waren, die unter dieses Abkommen fallen;

2 Jahresumsatz bei unter dieses Abkommen fallenden Waren für jedes Unternehmen der betreffenden Vertragspartei, das Waren herstellt, die unter dieses Abkommen fallen;

3 Gesamthöhe der indirekten Vorteile gemäß Artikel 5.2 für die Zivilluftfahrzeughersteller bei den unter dieses Abkommen fallenden Waren und für jedes an der Herstellung solcher Waren beteiligte Unternehmen.

8.6 Hält eine Vertragspartei zusätzliche, für die Durchführung der Bestimmungen dieses Abkommens unmittelbar wichtige Informationen für notwendig, so werden diese Informationen auf gehörig begründeten Antrag geliefert.

8.7 Auf gehörig begründeten Antrag liefern die Vertragsparteien zum Zeitpunkt der Zusage einer Unterstützung für neue Entwicklungen die nicht rechtlich geschützten Informationen über die kritische Projektbewertung, soweit sie Artikel 4.1 betreffen.

8.8 Alle nichtöffentlichen Informationen, die eine Partei gegebenenfalls zur Verfügung stellt, werden auf Antrag der diese Informationen liefernden Partei als rechtlich geschützt betrachtet. Eine Regierung, die solche Informationen erhält, trifft alle notwendigen Maßnahmen, um zu gewährleisten, daß die so bezeichneten Informationen auch nach Ablauf oder Beendigung dieses Abkommens niemandem außerhalb dieser Regierung zugänglich gemacht werden. Ferner werden geschützte Informationen, außer zum Zwecke vertraulicher regierungsinterner Beratungen und Entscheidungen im Zusammenhang mit der Durchführung des Abkommens, nicht bei möglichen Handelskonflikten verwendet.

8.9 Vorbehaltlich anderslautender Bestimmungen tauschen die Vertragsparteien die vorgenannten Informationen jährlich aus. Meinungsverschiedenheiten über die gemäß diesem Artikel zu liefernden Informationen werden im Wege von Konsultationen gemäß Artikel 11 beigelegt.

8.10 Die Vertragsparteien liefern Informationen über neue Kapitaleinlagen oder Veränderungen bei staatlichen Beteiligungen an Unternehmen, die an der Herstellung von Zivilluftfahrzeugen beteiligt sind, einschließlich der Höhe und der Art der Beteiligung.

8.11 Die Vertragsparteien wirken auf die an der Herstellung von Großraum-Zivilluftfahrzeugen beteiligten Unternehmen dahingehend ein, daß diese die einzelnen finanziellen Ergebnisse ihrer Geschäfte mit Zivilluftfahrzeugen in verstärktem Maße offenlegen, indem sie über Transaktionen mit Militärluftfahrzeugen und mit Zivilluftfahrzeugen getrennt berichten und Richtlinien für die Meldung ihrer finanziellen Ergebnisse einhalten. Diese einzelnen finanziellen Ergebnisse sollten zumindest Angaben über die Herkunft und die Verwendung der Mittel umfassen, einschließlich spezifischer Angaben über Ertrag, Betriebsergebnis, Nettovermögen, Kapitalanlagen und staatliche Beteiligungen.

8.12 Keine Bestimmung dieses Abkommens wird so ausgelegt, daß von einer Vertragspartei verlangt wird, Informationen zu liefern, deren Preisgabe ihrer Meinung nach ihren wesentlichen Sicherheitsinteressen zuwiderliefe.

Artikel 9

Außergewöhnliche Umstände

9.1 Sind das Überleben eines wesentlichen Teils der Zivilluftfahrzeugindustrie einer der Vertragparteien(1) und die andauernde Zahlungsfähigkeit des für die Herstellung von Zivilluftfahrzeugen verantwortlichen Unternehmens oder der betreffenden Abteilung eines Unternehmens infolge unvorhersehbarer, außergewöhnlicher Umstände gefährdet, so kann die betreffende Vertragspartei vorübergehend von den Disziplinen dieses Abkommens abweichen. In diesem Fall werden die einzelnen finanziellen Ergebnisse der Transaktionen mit Zivilluftfahrzeugen von dem Unternehmen oder der Abteilung(2) offengelegt. Diese Ausnahmeregelung kann jedoch nicht für die Disziplinen in Anspruch genommen werden, die für die Einleitung neuer Zivilluftfahrzeugprogramme gemäß Artikel 4 gelten.

9.2 Die betroffene Vertragspartei unterrichtet die andere Vertragspartei von ihren Absichten und gibt ihr Gelegenheit zu vorherigen Konsultationen, es sei denn sie ist aus rechtlichen Gründen hierzu nicht in der Lage; auf jeden Fall teilt sie der anderen Vertragspartei unverzüglich ihre Gründe für die Berufung auf diesen Artikel mit und legt die von ihr getroffenen spezifischen Maßnahmen, einschließlich Umfang und Art der Maßnahmen sowie deren voraussichtliche Geltungsdauer, ausführlich dar.

9.3 Spezifische Maßnahmen, die eine Vertragspartei im Einklang mit diesem Artikel trifft,

a) werden nach Umfang und Dauer auf das zur Überwindung der in Absatz 1 genannten Schwierigkeiten unbedingt notwendige Maß beschränkt;

b) zielen auf die möglichst baldige Wiederherstellung der wirtschaftlichen Existenzfähigkeit des begünstigten Unternehmens ab;

c) berücksichtigen angemessen die möglichen Folgen für andere Großraum-Zivilluftfahrzeughersteller und verhindern, daß es durch die Herstellung von Waren, für die es keine festen Aufträge gibt, zu einem Preisverfall auf dem Weltmarkt kommt.

9.4 Stellt eine Vertragspartei nach Konsultationen gemäß Artikel 11 fest, daß die aufgrund dieses Artikels getroffenen Maßnahmen den Zielen dieses Abkommens wesentlich zuwiderlaufen, so ist sie berechtigt, eine Bestimmung oder alle Bestimmungen dieses Abkommens auszusetzen oder das Abkommen innerhalb von 15 Tagen nach Abschluß der Konsultationen zu kündigen.

Artikel 10

Vermeidung von Handelskonflikten und Streitigkeiten

10.1 Die Vertragsparteien bemühen sich, Handelskonflikte in den unter dieses Abkommens fallenden Bereichen zu vermeiden(3).

10.2 So lange dieses Abkommen in Kraft ist, ergreifen die Vertragsparteien aufgrund ihres nationalen Handelsrechts von sich aus keine Maßnahmen gegen staatliche Unterstützungen, die im Einklang mit diesem Abkommen gewährt werden. Dieser Absatz steht jedoch der Kündigung dieses Abkommens durch eine Vertragspartei aufgrund der Nichteinhaltung durch die andere Vertragspartei nicht entgegen.

10.3 Um Handelskonflikte zu vermeiden, wirken die Vertragsparteien nachdrücklich dahingehend auf die Parteien privatrechtlicher Streitigkeiten ein, daß sie zur Beilegung von Streitigkeiten über Fragen, die unter dieses Abkommen fallen, Artikel 11 in Anspruch nehmen. Fordern jedoch private Kläger, daß in Bereichen, die unter dieses Abkommen fallen, Maßnahmen aufgrund nationaler Rechtsvorschriften getroffen werden, so unterrichtet die Regierung des Klägers unverzüglich die andere Vertragspartei und bietet die Aufnahme von Konsultationen gemäß Artikel 11 an. Die Vertragspartei, gegen die die betreffenden Maßnahmen gerichtet sind, hat das Recht, entweder die Anwendung einiger oder aller Abkommensbestimmungen auszusetzen oder das Abkommen 14 Tage nach Abschluß der Konsultationen zu kündigen.

10.4 Bei der Durchführung von Ermittlungen, die nach nationalem Handelsrecht aufgrund privater Anträge eingeleitet werden und unter dieses Abkommen fallende Waren betreffen, berücksichtigen die Vertragsparteien im Einklang mit ihren Rechtsvorschriften Erklärungen, die die Einhaltung der Bedingungen dieses Abkommens betreffen.

Artikel 11

Konsultationen

11.1 Die Vertragsparteien konsultieren einander regelmäßig, mindestens aber zweimal im Jahr, um das einwandfreie Funktionieren des Abkommens zu gewährleisten.

11.2 Eine Vertragspartei kann Konsultationen zu allen Entwicklungen, die das Funktionieren dieses Abkommens betreffen, beantragen. Die Konsultationen finden spätestens 30 Tage nach Eingang des Antrags statt.

11.3 Die Vertragsparteien kommen überein, daß sie sich bemühen werden, Streitigkeiten innerhalb von drei Monaten nach dem Zeitpunkt des ersten Konsultationsersuchens beizulegen. Die Konsultationen gelten erst nach Ablauf dieser drei Monate als abgeschlossen im Sinne der Artikel 8 und 9.

Artikel 12

GATT-Übereinkommen über den Handel mit Zivilluftfahrzeugen

12.1 Die Vertragsparteien schlagen gemeinsam den anderen Unterzeichnern des GATT-Übereinkommens über den Handel mit Zivilluftfahrzeugen vor, Disziplinen nach dem Muster der in diesem Abkommen festgelegten Disziplinen sowie die Erläuterung in Anhang I in das obengenannte GATT-Übereinkommen einzubeziehen. Ferner schlagen die Vertragsparteien vor, zur Beilegung aller Streitigkeiten, die sich aus der Durchführung des neuen Luftfahrzeugabkommens ergeben, die im Rahmen der Uruguay-Runde vereinbarten verbesserten Streitbeilegungsregelungen heranzuziehen.

12.2 Die Vertragsparteien bemühen sich nach Kräften sicherzustellen, daß diese oder ähnliche Disziplinen in das GATT-Übereinkommen einbezogen oder von den wichtigsten Unterzeichnern zum frühestmöglichen Zeitpunkt angenommen werden; ferner bemühen sie sich nach Kräften, den Geltungsbereich der in diesem Abkommen vorgesehenen Disziplinen auf alle unter das GATT-Übereinkommen fallenden Waren auszudehnen.

12.3 Ist die Einbeziehung der Disziplinen dieses Abkommens in das multilaterale Übereinkommen nicht innerhalb eines Jahres erreicht, so prüfen die Vertragsparteien, ob dieses bilaterale Abkommen weiter angewendet werden soll.

Artikel 13

Schlußbestimmungen

13.1 Dieses Abkommen tritt am Tag seiner Annahme durch beide Vertragsparteien in Kraft.

13.2 Dieses Abkommen kann im beiderseitigen Einvernehmen der Vertragsparteien geändert werden, um etwaigen neuen Situationen, einschließlich möglicher Änderungen des GATT-Übereinkommens über den Handel mit Zivilluftfahrzeugen, Rechnung zu tragen.

13.3 Ein Jahr nach Inkrafttreten dieses Abkommens kann jede Vertragspartei von dem Abkommen zurücktreten. Wünscht eine Vertragspartei von diesem Abkommen zurückzutreten, so teilt sie der anderen Vertragspartei ihre Absicht schriftlich mit. Der Rücktritt wird zwölf Monate nach Eingang dieser Mitteilung wirksam.

Anhang I

AUSLEGUNG VON ARTIKEL 4 DES GATT-ÜBEREINKOMMENS
ÜBER DEN HANDEL MIT ZIVILLUFTFAHRZEUGEN
DURCH DIE UNTERZEICHNER DES ÜBEREINKOMMENS

Artikel 4 des GATT-Übereinkommens über den Handel mit Zivilluftluftfahrzeugen ("das Übereinkommen") befaßt sich mit drei spezifischen Themen:

- regierungsseits beeinflußten Beschaffungen (Absatz 2)

- vorgeschriebenen Zulieferern (Absatz 3)

- Anreizen (Absatz 4)

ARTIKEL 4.1

Absatz 4.1 enthält den allgemeinen Grundsatz, der für den gesamten Artikel 4 gilt, daß Käufer von Zivilluftfahrzeugen[4] ihre Lieferanten nach kommerziellen und technologischen Erwägungen frei wählen können sollten.

ARTIKEL 4.2 (Regierungsseits beeinflußte Beschaffungen)
In diesem Absatz heißt es: "Die Unterzeichner machen Luftfahrtgesellschaften, Luftfahrzeugherstellern oder anderen, Käufe von Zivilluftfahrzeugen tätigenden Einrichtungen keine Auflagen und üben keinen unbilligen Druck auf sie aus, Zivilluftfahrzeuge aus einer bestimmten Quelle zu beziehen, wenn dadurch Lieferanten eines Unterzeichners diskrimminiert würden".

Das bedeutet, daß die Unterzeichner kein Präferenzverhalten zugunsten oder zum Schaden der Lieferanten eines Unterzeichners oder mehrerer Unterzeichner vorschreiben dürfen.

Unbilliger Druck, der von einer Regierung bei der Wahl von Lieferanten durch Luftfahrtzeuggesellschaften, Luftfahrzeughersteller oder andere, Käufe von Zivilluftfahrzeugen tätigende Einrichtungen ("Käufer") ausgeübt wird, ist gleichfalls untersagt. "Unbilliger Druck" ist jedes Vorgehen, das die Waren bestimmter Lieferanten begünstigt oder Beschaffungsentscheidungen in einer Weise beeinflußt, die eine Diskriminierung der Lieferanten anderer Unterzeichner bewirkt.

Die Unterzeichner kommen überein, daß die nachstehenden Beispiele für Vorgehensweisen stehen, die nicht als Ausübung unbilligen Drucks gelten:

- die Mitgliedschaft von Regierungsvertretern oder ehemaligen Regierungsvertretern in den Führungsgremien ganz oder teilweise staatseigener Käufer, aber nur wenn sie im bestverstandenen Geschäftsinteresse des betreffenden Käufers handeln und Beschaffungsentscheidungen nicht in einer Weise beeinflussen, die eine Diskriminierung der Lieferanten anderer Unterzeichner bewirkt;

- im Interesse der Sicherheit und der Umwelt getroffene Regierungsentscheidungen.

ARTIKEL 4.3 (Vorgeschriebene Zulieferer)

Der erste Satz lautet: "Die Unterzeichner sind sich darüber einig, daß die Käufe der unter dieses Übereinkommen fallenden Waren nur auf der Basis wettbewerbsfähiger Preise, Qualitäten und Lieferfristen getätigt werden sollten". Das bedeutet, daß die Unterzeichner nicht eingreifen, um für bestimmte Firmen eine Vorzugsbehandlung zu erreichen, und daß sie sich nicht in die Lieferantenauswahl einmischen, wenn Verkäufer verschiedener Unterzeichner miteinander konkurrieren.

Indem sie betonen, daß Preis, Qualität und Lieferfristen die einzigen Kriterien für Kaufentscheidungen sein sollten, kommen die Unterzeichner überein, daß Artikel 4.3 staatlicherseits veranlaßte Gegenleistungen nicht zuläßt. Ferner verlangen die Unterzeichner nicht, daß andere Faktoren, zum Beispiel bestimmte Zulieferer, in die Kaufbedingungen oder -erwägungen einbezogen werden. Insbesondere darf ein Unterzeichner nicht verlangen, daß ein Lieferant Gegenleistungen, bestimmte Arten oder einen bestimmten Umfang von Geschäftsmöglichkeiten oder andere Kompensationsmöglichkeiten im gewerblichen Bereich anbieten muß.

Daher schreiben die Unterzeichner keine Bedingungen vor, aufgrund deren Zulieferer oder Lieferanten eine bestimmte Staatsangehörigkeit besitzen müssen.

Der zweite Satz dieses Absatzes lautet: "Bei der Genehmigung oder Vergabe von Beschaffungsaufträgen für unter dieses Abkommen fallende Waren können die Unterzeichner (...) verlangen, daß ihre qualifizierten Unternehmer auf Wettbewerbsbasis und zu nicht weniger günstigen Bedingungen als die, welche für die qualifizierten Unternehmen anderer Unterzeichner gelten, Zugang zu Geschäftsmöglichkeiten erhalten." Das bedeutet, daß ein Unterzeichner verlangen kann, daß der Hersteller die qualifizierten Unternehmen des Unterzeichners in bezug auf Angebotsmöglichkeiten und Bewertung der Gegenangebote jener Firmen nicht diskriminiert.

ARTIKEL 4.4 (Anreize)

Diesem Absatz zufolge sind sich die Unterzeichner darüber einig, "die Gewährung von Anreizen aller Art für den Kauf oder Verkauf von Zivilluftfahrzeugen aus einer bestimmten Quelle zu unterlassen, wenn diese die Lieferanten eines Unterzeichners diskriminieren würde".

Demnach verzichten also die Unterzeicher auf negative oder positive Verknüpfungen zwischen Verkauf oder Kauf von zivilen Luftfahrzeugen und anderen Regierungsentscheidungen oder -politiken, die den Verkauf oder Kauf solcher Waren beeinflussen könnten, wenn Lieferanten von Unterzeichnern miteinander konkurrieren. Es folgt eine vereinbarte erläuternde, nicht erschöpfende Liste solcher verbotenen Anreize:

- Rechte und Beschränkungen für Luftfahrtgesellschaften, z.B. Lande- oder Linienrechte;
- allgemeine Wirtschaftsprogramme und -politiken, z.B. Einfuhrpolitiken, Maßnahmen zur Änderung bilateraler Handelsungleichgewichte, Politiken gegenüber ausländischen Arbeitnehmern oder Umschuldungsmaßnahmen;
- Entwicklungshilfeprogramme und -politiken, z.B. die Gewährung von Hilfe, Zuschüssen und die Finanzierung von Infrastrukturvorhaben; es gilt als vereinbart, daß der Einsatz solcher Formen von Hilfe für den Kauf von Zivilluftfahrzeugen nicht in diese Kategorie fällt, soweit die Gewährung der betreffenden Mittel nicht davon abhängig gemacht wird, daß der Kauf getätigt wird;
- verteidigungs- und sicherheitspolitische Maßnahmen und Programme.

Unbeschadet des Artikels 4.3 bedeutet dies auch, daß die Unterzeichner in keiner Weise intervenieren oder direkten oder indirekten Druck auf andere Regierungen oder an Beschaffungsentscheidungen beteiligte Einrichtungen ausüben, wozu auch die Herstellung negativer oder positiver Verbindungen zwischen einer Entscheidung über die Vergabe eines Auftrags für die Lieferung von Zivilluftfahrzeugen und anderen Fragen oder Maßnahmen in anderen Bereichen, die die Interessen des Einfuhrlandes berühren können, gehört.

ARTIKEL 4.2 und 4.4 (Politische Vorstellungen)

Alle in den Unterzeichnerstaaten am innenpolitischen Entscheidungsprozeß Beteiligten unterlassen alle Maßnahmen, wozu auch, aber nicht nur politische Vorstellungen, Druck oder Anreize gegenüber anderen Regierungen oder ausländischen Luftfahrgesellschaften gehören, die gegen Artikel 4, wie er in diesem Anhang ausgelegt wird, verstoßen würden. Die Unterzeichner weisen die Beteiligten auf diese Auslegung des Artikels 4 hin und bemühen sich nach Kräften sicherzustellen, daß die Beteiligten sich solcher Maßnahmen enthalten.

ANHANG II

Für dieses Abkommen gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. "Großraum-Zivilluftfahrzeuge"

   soweit sie in den USA von bestehenden Herstellern von Großraum-Zivilflugzeugen und in der Europäischen Gemeinschaft vom Airbus-Konsortium hergestellt werden, sind alle Luftfahrzeuge im Sinne von Artikel 1 des GATT-Übereinkommens über den Handel mit Zivilluftfahrzeugen, ausgenommen Triebwerke im Sinne von Artikel 1.1 (b) des GATT-Übereinkommens, die für die Beförderung von Personen oder Waren bestimmt sind und hundert oder mehr Fluggäste oder eine entsprechende Fracht aufnehmen können.

2. Als "Folgemodell" gilt ein Luftfahrzeugmodell, dessen wichtigste Konstruktionselemente von einem früheren Luftfahrzeugmodell abgeleitet sind.

3. "Gesamtentwicklungskosten" sind Kosten im Sinne von Artikel 4.2.

Die nachstehenden Kostenelemente, die vor der Zulassung entstehen, können bei der Berechnung der "Gesamtentwicklungskosten" gemäß Artikel 4.2 berücksichtigt werden:

- Vorentwurf
- technischer Entwurf
- Windkanal-, Bauteil-, System- und Labortests
- Simulatoren
- Entwicklung der Ausrüstung, ausgenommen Entwicklungsarbeiten, die von Ausrüstungs- und Triebwerkherstellern direkt finanziert werden
- Flugversuche, einschließlich der dafür erforderlichen Bodenanlagen, sowie im Hinblick auf die Zulassung erforderliche Analysen
- für die Zulassung erforderliche Unterlagen

- Kosten für den Bau von Prototypen und Testflugzeugen, einschließlich Ersatzteilen, und Kosten für Änderungen, die gegebenenfalls im Hinblick auf die Zulassung vorgenommen werden müssen, abzüglich des geschätzten angemessenen Marktpreises des Luftfahrzeugs nach dem Umbau

- Vorrichtungen und Werkzeug, ausgenommen Werkzeugmaschinen, zur Verwendung bei spezifischen Programmen.

4. "Produktion"

steht für alle anderen als die oben unter Nummer 3 genannten Tätigkeiten der Herstellung, der Vermarktung und des Verkaufs, ausgenommen die Finanzierung staatlicher Exportkredite im Einklang mit der Sektorvereinbarung über Exportkredite für Zivilluftfahrzeuge im Rahmen des OECD-Übereinkommens über Leitlinien für Öffentlich unterstützte Exportkredite.

5. "Indirekte staatliche Unterstützung"

ist die finanzielle Unterstützung, die von einer Regierung oder einer öffentlichen Einrichtung im Gebiet einer Vertragspartei für die Luftfahrtindustrie, einschließlich Forschung und Entwicklung, Demonstrationsprojekten und Entwicklung militärischer Luftfahrzeuge, gewährt wird und der Entwicklung oder Produktion eines oder mehrerer spezifischer Großraum-Zivilluftfahrzeugprogramme einen feststellbaren Vorteil verschafft.

6. "Direkte staatliche Unterstützung" ist jede finanzielle Unterstützung, die von einer Regierung oder einer öffentlichen Einrichtung im Gebiet einer Vertragspartei gewährt wird für:

(1) spezifische Großraum-Zivilluftfahrzeugprogramme oder -folgeprogramme oder

(2) einzelne Unternehmen in einem Maße, daß sich daraus direkte Vorteile für Großraum-Zivilluftfahrzeugprogramme oder -folge rogramme ergeben.

7. "Zahlung von Ertragsanteilen" ist die Rückzahlung eines bestimmten, vorher festgelegten Teils der für die Entwicklung gewährten Unterstützung je verkauftes Luftfahrzeug.

Fußnote 1

Im Sinne dieses Absatzes umfaßt der Begriff "Vertragsparteien" auch die einzelnen Mitgliedstaaten der EG.

Fußnote 2

Hierzu gehören zumindest Angaben über Herkunft und Verwendung der Mittel, einschließlich spezifischer Angaben über Einnahmen, Betriebsertrag, Nettovermögen, Kapitalinvestitionen und staatliche Beteiligungen.

Fußnote 3

Maßnahmen betreffend "unter dieses Abkommen fallende Fragen" sind Handelsmaßnahmen im Zusammenhang mit direkter und indirekter staatlicher Unterstützung im Sinne dieses Abkommens. Sie umfassen nicht Maßnahmen im Zusammenhang mit Dumping, dem Schutz von Urheberrechten oder dem Kartell- oder Wettbewerbsrecht.

Fußnote 4

Für diesen Anhang sind "Zivilluftfahrzeuge" Luftfahrzeuge im Sinne von Artikel 1 des GATT-Übereinkommens über den Handel mit Zivilluftfahrzeugen.

ISSN 0254-1467

KOM(92) 222 endg.

DOKUMENTE

DE **07**

Katalognummer : CB-CO-92-232-DE-C

ISBN 92-77-44490-8

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften
L-2985 Luxemburg