



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 18. Mai 2017
(OR. en)

9059/00
DCL 1

AVIATION 20

FREIGABE

des Dokuments	ST 9059/00 CONFIDENTIEL UE/EU CONFIDENTIAL
vom	6. Juni 2000
Neuer Status:	Öffentlich zugänglich
Betr.:	Verhandlungen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und den Vereinigten Staaten von Amerika im Bereich des Luftverkehrs

Die Delegationen erhalten in der Anlage die freigegebene Fassung des obengenannten Dokuments.

Der Wortlaut dieses Dokuments ist mit dem der vorherigen Fassung identisch.



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 6. Juni 2000 (10.06)
(OR. en)**

9059/00

CONFIDENTIEL

AVIATION 20

BERICHT

der Gruppe "Luftverkehr"
an den Ausschuß der Ständigen Vertreter

Betr.: Verhandlungen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und den Vereinigten Staaten von Amerika im Bereich des Luftverkehrs

1. Auf der Tagung des Rates im Dezember 1999 hat die Vizepräsidentin der Kommission, Frau de Palacio, bei ihrer Berichterstattung über die Ergebnisse der von Regierungsstellen der Vereinigten Staaten ausgerichteten Konferenz von Chicago darüber informiert, daß der Verkehrsminister der Vereinigten Staaten, Herr Slater, sich positiv zu der Idee der Schaffung eines gemeinsamen transatlantischen Luftverkehrsraums (TCAA) geäußert hat.
2. Der Vorsitz hatte beschlossen, die Ende 1988 ausgesetzten Beratungen auf Ratsebene wieder aufzunehmen und dazu mehrere Sitzungen der Gruppe "Luftverkehr" einzuberufen, um den Entwurf eines Verhandlungsmandats zu erörtern. Die endgültige Fassung dieses Entwurfs ist diesem Bericht als Anlage beigefügt. Die Gruppe "Luftverkehr" hat in ihrer letzten Sitzung am 30. Mai 2000 weitgehendes Einvernehmen über den Inhalt dieses Entwurfs eines Verhandlungsmandats erzielt.
3. Alle Delegationen haben sich intensiv an den fachlichen Beratungen über den Mandatsentwurf beteiligt. Allerdings haben einige Delegationen (D,E,F,IRL,NL,P,UK) die Ansicht vertreten, daß es noch zu früh dafür sei, daß der Rat bereits jetzt ein Verhandlungsmandat erteile.

4. Was die bereits bestehenden bilateralen Abkommen angeht, so sei daran erinnert, daß die Gruppe sich darauf geeinigt hatte, daß die nachstehenden gemeinsamen Erklärungen in das Protokoll der Tagung des Rates aufgenommen werden müssen, auf der das vollständige Verhandlungsmandat erteilt wird.

«Betrifft: Bestehende bilaterale Abkommen:

"Der Rat und die Kommission erklären, daß in dem Fall, daß Bestimmungen eines etwaigen Abkommens über den "gemeinsamen transatlantischen Luftverkehrsraum" ungünstiger sind als entsprechende Bestimmungen bereits bestehender bilateraler Abkommen, diese günstigeren Bestimmungen vorbehaltlich etwaiger Verpflichtungen der Gemeinschaft und unter Berücksichtigung des Vertrags Vorrang haben. Bestimmungen bestehender bilateraler Abkommen, die von keinem Abkommen mit den Vereinigten Staaten erfaßt werden, an dem die Gemeinschaft beteiligt ist, gelten fort."

"Der Rat und die Gemeinschaft erklären, daß die Möglichkeit der Mitgliedstaaten, mit den Vereinigten Staaten bilaterale Verhandlungen - auch über unter dieses Mandat fallende Angelegenheiten - aufzunehmen oder fortzusetzen und entsprechende Abkommen zu schließen, nicht eingeschränkt wird, sofern sie ihre Verpflichtungen im Rahmen der Gemeinschaft erfüllen. Dies gilt für die Dauer dieser Verhandlungen bis zum Zeitpunkt der etwaigen Schaffung eines gemeinsamen transatlantischen Luftverkehrsraums. Wird mit den Vereinigten Staaten ein bilaterales Abkommen geschlossen, das von anderen Mitgliedstaaten bereits unterzeichneten Abkommen vergleichbar ist, so wird dieses neue Abkommen von der Gemeinschaft in vergleichbarer Weise behandelt."»

Es sei daran erinnert, daß die Kommission gemäß Artikel 300 des Vertrags Verhandlungen im Benehmen mit dem zu ihrer Unterstützung vom Rat bestellten besonderen Ausschüssen nach Maßgabe der Richtlinie, die ihr der Rat erteilen kann, führt.

5. Der Ausschuß der Ständigen Vertreter wird nunmehr gebeten, diesen Entwurf eines Verhandlungsmandats, der dem Rat (Verkehr) auf seiner Tagung im Juni vorgelegt werden wird, auf politischer Ebene zu erörtern.

**ENTWURF
MANDAT****Ziel**

Das Ziel der Europäischen Gemeinschaft (EG) auf diesem Gebiet ist die Schaffung eines sich anfänglich auf die Gebiete der EU und der USA erstreckenden Gemeinsamen Transatlantischen Luftverkehrsraums (TCAA), in dem sich die Luftverkehrsunternehmen beider Seiten ungehindert niederlassen und ihre Dienstleistungen nach kommerziellen Grundsätzen erbringen und in dem sie auf fairer und gleicher Grundlage unter gleichwertigen oder harmonisierten ordnungspolitischen Voraussetzungen miteinander in Wettbewerb treten können.

Zu diesem Zweck wird auf eine Übereinkunft hingewirkt, die von Anfang an

- die Fragen des Marktzugangs, der Eigentumsverhältnisse und der Kontrolle, des Leasing, der Konvergenz in bezug auf die Anwendung der Wettbewerbsvorschriften, der Flugsicherheit und der institutionellen Vereinbarungen umfaßt,
- eine Zusage enthält, der zufolge andere Aspekte im Hinblick auf eine Entscheidung darüber geprüft werden, inwieweit die sich auf diese Aspekte erstreckenden Vorschriften harmonisiert oder als gegenseitig annehmbar behandelt werden sollten.

VerhandlungsthemenEigentumsverhältnisse und Kontrolle

Unverrückbares Ziel ist die Liberalisierung der Vorschriften über das Eigentum an Luftverkehrsunternehmen und der Kontrolle über diese, in deren Zuge die bestehenden Einschränkungen im Rahmen eines TCAA-Abkommens beseitigt werden und im Gegenzug sichergestellt wird, daß das Eigentum auf oberster Stufe sowie die tatsächliche Kontrolle bei den Vertragsstaaten und/oder ihren Staatsangehörigen liegt.¹ Das TCAA-Abkommen wird vorsehen, daß eine begrenzte Zahl von Luftverkehrsunternehmen ihren Sitz im Gebiet einer Vertragspartei haben und von dieser zugelassen sein dürfen, ohne die Bedingungen in bezug auf die Eigentumsverhältnisse und die Kontrolle zu erfüllen, wie sich dies beispielsweise aus dem EWR-Abkommen, dem Abkommen über den gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraum und dem Abkommen mit der Schweiz ergibt. Diese Luftverkehrsunternehmen werden von der anderen Vertragspartei akzeptiert.

¹ Die französische Delegation empfiehlt, bei der Liberalisierung der Vorschriften über Eigentum und Kontrolle schrittweise vorzugehen und dabei die EU-Mindestnormen beizubehalten.

Marktzugang¹

Die Luftverkehrsunternehmen der Vertragsparteien haben das Recht, ihre Tätigkeit zwischen allen Flughäfen innerhalb des gesamten Gebiets der Vertragsparteien auszuüben.

Das TCAA-Abkommen stellt sicher, daß die in den Ländern der Vertragsparteien geltenden Vorschriften hinsichtlich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, der grundlegenden Luftverkehrsdienste und vergleichbare Regelungen betreffend die Betriebsbedingungen, Umweltschutzbelange und störendes Verhalten nicht beeinträchtigt werden.

Preisgestaltung

Die Luftverkehrsunternehmen können ihre Preise und Tarife für den Luftverkehr auf den Strecken innerhalb des TCAA frei gestalten.

Jede Vertragspartei kann sich hier in bezug auf die Strecken innerhalb ihres Hoheitsgebietes im Einklang mit ihren Rechtsvorschriften und Regelungen einschalten. Hinsichtlich der Strecken zwischen den Vertragsparteien können diese vereinbaren, daß sie sich mit Blick auf die Vermeidung abrupter Preisentwicklungen einschalten.

Im Falle einer Intervention hat dies im Einklang mit den geltenden wettbewerbs- und kartellrechtlichen Vorschriften und Maßnahmen zu geschehen.

Betriebsbedingungen

Keine Vertragspartei eines möglichen TCAA-Abkommens darf von Luftverkehrsunternehmen die Einreichung von

- Tarifen,
- Flugplänen,
- Programmen für nicht planmäßige Flüge oder
- Betriebsplänen

zum Zwecke der Genehmigung verlangen, es sei denn, dies würde auf einer nichtdiskriminierenden Grundlage verlangt.

¹ Die französische Delegation wird einen Text zum Aspekt des freien Dienstleistungsverkehrs unterbreiten.

Verlangt eine Vertragspartei indes die Einreichung dieser Unterlagen zu Auskunftszwecken, so verringert sie den Verwaltungsaufwand hinsichtlich der Einreichungsanforderungen und der Verfahren für alle beteiligten kommerziell tätigen Unternehmen (Luftverkehrsunternehmen und Vermittler). Im Falle einer Untersuchung haben die Luftverkehrsunternehmen Auskunft zu erteilen.

Statistische Angaben

DAS TCAA-Abkommen unterwirft alle Luftverkehrsunternehmen der Pflicht, den Vertragsparteien auf deren Ersuchen statistische Angaben gemäß den üblichen Gepflogenheiten zu übermitteln.

Kommerzielle Möglichkeiten

Luftverkehrsunternehmen dürfen - im Einklang mit den einschlägigen und nichtdiskriminierenden Verfahren und Verwaltungsvorschriften - in dem unter das TCAA-Abkommen fallenden Gebiet ungehindert Niederlassungen zur Förderung und zum Verkauf von Luftverkehrsdiensten und damit verbundenen Dienstleistungen errichten wie auch alle anderen Einrichtungen unterhalten, die für die Erbringung von Luftverkehrsdiensten und damit verbundenen Dienstleistungen erforderlich sind, einschließlich - jedoch nicht nur - der Erbringung von Beförderungsdienstleistungen, der Unterhaltung von Frachtdienstzentren, der Lagerhaltung und der Lagerung, der Erbringung von Agenturdienstleistungen, Marketingdienstleistungen, der Konsolidierung, des Versands und des kombinierten Verkehrs. Die Luftverkehrsunternehmen dürfen unmittelbar und - nach eigenem Ermessen - über ihre eigenen Agenten oder einen Bevollmächtigten der Tätigkeit des Verkaufs, des Marketings und der Förderung von Luftverkehrsdiensten und damit verbundenen Dienstleistungen nachgehen, einschließlich - jedoch nicht nur - der Erbringung von Beförderungsdienstleistungen, der Unterhaltung von Frachtdienstzentren, der Lagerhaltung und der Lagerung, der Erbringung von Agenturdienstleistungen, Marketingdienstleistungen, der Konsolidierung, des Versands und des kombinierten Verkehrs.

Luftverkehrsunternehmen dürfen hinsichtlich der Ausgabe oder der Verwendung eigener Flugscheine und Luftfrachtbriefe sowie hinsichtlich der Verwendung und der Ausgabe von Flugscheinen und Luftfrachtbriefen anderer im Rahmen des TCAA-Abkommens tätigen Luftverkehrsunternehmen und von indirekt tätigen Luftverkehrsunternehmen keinen Beschränkungen oder Verboten unterworfen werden, sofern diese im Rahmen des TCAA-Abkommens die entsprechende Genehmigung erhalten haben.

Luftverkehrsunternehmen haben das Recht, gemäß den in dem betreffenden Land, das Vertragspartei des TCAA-Abkommens ist, geltenden Rechtsvorschriften über die Einreise, den Aufenthalt und die Beschäftigung das für die Erbringung von Luftverkehrsdiensten erforderliche Personal - für die Bereiche Management, Verkauf, Technik, Betrieb und sonstige Spezialaufgaben - in das Hoheitsgebiet der betreffenden Vertragspartei zu holen und dort auf Dauer einzusetzen.

Die Luftverkehrsunternehmen haben das Recht, die bei der regulären Ausübung ihrer Tätigkeiten erwirtschafteten Finanzmittel auf Anfrage in die Währung eines jeden anderen Landes zu konvertieren und dorthin zu überweisen. Die Konvertierung und die Überweisung sollten unverzüglich und ohne Einschränkungen oder Besteuerung zu dem marktüblichen Satz des Wechselkurses gestattet werden, der für laufende Transaktionen und Überweisungen zu dem Zeitpunkt gilt, zu dem das Luftverkehrsunternehmen den Erstantrag auf Überweisung stellt; dieser Vorgang unterliegt - außer den von den Banken für diese Transaktionen erhobenen üblichen Dienstleistungsgebühren - keinen sonstigen Gebühren.

Vereinbarungen über Marketingzusammenarbeit

Die Luftverkehrsunternehmen in den Ländern der Vertragsparteien haben das Recht, kommerzielle Vereinbarungen, beispielsweise über "Interlining", Kapazitätsreservierung oder die gemeinsame Code-Nutzung für die in dem betreffenden Bereich ausgeübten Tätigkeiten zu schließen, wobei allein den geltenden wettbewerbs- und kartellrechtlichen Vorschriften und den Anforderungen an die Information der Verbraucher Genüge zu tun ist.

Verbraucherschutz

Die Vertragsparteien konsultieren einander in regelmäßigen Abständen, um die Verbraucherschutzpolitik zu koordinieren und um eine Konvergenz der geltenden Rechtsvorschriften und Maßnahmen für den Verbraucherschutz auf einem sehr hohen Schutzniveau zu erreichen.

Auflagen im Sozialbereich

Es wird nach Konvergenz bei der Anwendung der speziell den Luftverkehrssektor betreffenden Sozialvorschriften gestrebt.

Tätigkeiten im Rahmen des kombinierten Verkehrs

Im Hinblick auf die optimale Nutzung von vorhandener Kapazität dürfen die Luftverkehrsunternehmen im Zusammenhang mit dem internationalen Luftverkehr jedweden Oberflächenverkehr zur Beförderung von Fluggästen (in Verbindung mit einem Flugschein) und von Fracht (in Verbindung mit einem Luftfrachtbrief) - einschließlich der Beförderung zu und von allen Flughäfen, Auslieferungen sowie Ersatz- und Ausweichbeförderungen - einsetzen.

Leasing

Im Bereich des TCAA darf es für das Leasing von im genannten Luftverkehrsraum zugelassenen Luftfahrzeugen, ob ohne oder mit Treibstoff und Besatzung, vorbehaltlich der Bestimmungen der Verordnung Nr. 2407/92 keine wirtschaftlichen Beschränkungen geben. Im TCAA-Abkommen ist im einzelnen zu regeln, welche Auflagen zu erfüllen sind, wenn Luftfahrzeuge von Nichtvertragsparteien über Leasing-Geschäfte auf den im Rahmen des TCAA-Abkommens geplanten Markt gebracht werden. Diese Auflagen sollten sich so eng wie möglich an die der Verordnung Nr. 2407/92 anlehnen. Für innergemeinschaftliche Vorgänge müssen die Gemeinschaftsvorschriften gelten. Hinsichtlich des Aspekts "Sicherheit" sollten die Vertragsparteien des TCAA-Abkommens ein gemeinsames Konzept in Aussicht nehmen.

Slot-Zuweisung

Die Lage der Luftverkehrsunternehmen der Vertragsparteien darf nicht beeinträchtigt werden.

Bodenabfertigungsdienste

Im Abkommen ist sicherzustellen, daß für die Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft *de jure* bzw. *de facto* Gleichbehandlung gilt, und zwar unter anderem dahin gehend, daß die Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft die Bodenabfertigung in den USA - entweder anhand einer Vereinbarung mit Dritten oder eigenständig - vornehmen können.

Zölle, Abgaben und Gebühren¹

Standardtext

Computergesteuerte Buchungssysteme

Die bestehenden Regeln werden weiterhin angeglichen, um Nichtdiskriminierung, Neutralität und Transparenz zu gewährleisten.

Die Rechtsvorschriften und Regelungen der Vertragsparteien müssen sicherstellen, daß die Öffentlichkeit durch die elektronischen Buchungssysteme, Reisebüros bzw. die Luftverkehrsunternehmen fair, unparteiisch und umfassend unterrichtet wird.

¹ Die französische Delegation wird hierzu einen Textentwurf unterbreiten.

Flugsicherheit

Es werden Vorschriften über die Flugsicherheit aufgenommen, mit denen die Weiterentwicklung der internationalen Flugsicherheitsnormen vorangetrieben, eine enge Zusammenarbeit zwischen den jeweils für Flugsicherheit zuständigen Organisationen sichergestellt und - unter Beachtung zumindest des Rahmens der ICAO - gemeinsame Maßnahmen für eine verbesserte Anwendung der internationalen Sicherheitsnormen in Entwicklungsländern gefördert werden.

Was die operative Sicherheit betrifft, so wäre es notwendig, einen beträchtlichen Harmonisierungsgrad zu erreichen und in den Bereichen, in denen dies möglich ist, einen gemeinsamen Ansatz in bezug auf internationale Normen zu entwickeln. Grundlage hierfür wären die maßgeblichen FAA- und JAA/EASA-Regelungen (bzw. die Regelungen der FAR- und der JAR/EASA). Der bestmögliche Weg hierfür könnten Konsultationen mit nachfolgender Einigung über ein geeignetes gegenseitiges Anerkennungsabkommen (GAA) zwischen den Vertragsparteien sein.

Lizenzen

Es wird Sorge dafür getragen, daß die von den Luftverkehrsunternehmen einzuhaltenden Normen betreffend die Kriterien für die wirtschaftliche und technische Eignung im Rahmen der Zuständigkeiten der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten angeglichen werden.

Luftsicherheit

Das TCAA-Abkommen wird vergleichbare, effiziente und realistische Luftsicherheitsmaßnahmen festlegen. Die Vertragsparteien werden sich um ein hohes Sicherheitsniveau bemühen. Extraterritorialität wird möglichst ausgeschlossen.

Umwelt

Die Umweltschutzvorschriften in bezug auf Geräusch- und Abgasemissionen im TCAA werden angeglichen, damit eine einheitliche Anwendung der internationalen Normen erreicht wird.

Kartell- und wettbewerbsrechtliche Vorschriften

Wirksame Anwendung der Wettbewerbsvorschriften

Im Hinblick auf die Schaffung und Erhaltung eines offenen und unbeschränkten Luftverkehrsmarktes und um zu gewährleisten, daß die Bedingungen für den Wettbewerb bei der Bereitstellung von Luftverkehrsdiensten im gesamten TCAA möglichst fair und ausgewogen sind, sind die Vertragsparteien gehalten, ihre jeweiligen Wettbewerbsvorschriften im Einklang mit ihren Rechts- und Verfahrensvorschriften uneingeschränkt anzuwenden und wirksam durchzuführen. Dies bedeutet, daß die grundlegenden Wettbewerbsvorschriften der Vertragsparteien für Geschäftsvorgänge und Praktiken innerhalb des TCAA abgesehen von Freistellungen oder Genehmigungen nach Maßgabe der üblichen Wettbewerbsvorschriften ausnahmslos Anwendung finden.

Das TCAA-Abkommen umfaßt geeignete Mechanismen, die einer möglichst weitgehenden Angleichung der Anwendung des Wettbewerbsrechts der Vertragsparteien förderlich sind.

Diese Mechanismen sollen so weit wie möglich verhindern, daß die für die Durchführung der Wettbewerbsvorschriften zuständigen Behörden der Vertragsparteien widersprüchliche oder inkohärente Entscheidungen treffen.

Die in dem "Kooperationsabkommen zwischen den Europäischen Gemeinschaften und der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika über die Anwendung ihrer Wettbewerbsvorschriften" festgelegten Grundsätze werden - unter gebührender Berücksichtigung der besonderen Merkmale des Luftverkehrs - ebenfalls in das TCAA-Abkommen aufgenommen.¹

Dies würde insbesondere umfassen:

Angleichung

Die Angleichung wird insbesondere durch Zusammenarbeit, Koordinierung und Abstimmung bei der Durchführung der Maßnahmen angestrebt werden.

Dies bedeutet, daß die zuständigen Behörden der Vertragsparteien bei der Behandlung einzelner Fälle von Anfang an Kontakte herstellen, um einen möglichst umfassenden Meinungs- und Informationsaustausch zu führen. Sie sollten sich gegebenenfalls bei der Durchführung der Maßnahmen auch abstimmen. Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien erörtern insbesondere das jeweilige Vorgehen in bezug auf mögliche Abhilfemaßnahmen, um sicherzustellen, daß diese nicht in Widerspruch zueinander stehen oder nicht aufeinander abgestimmt sind.

¹ Der Vertreter der Kommission wollte folgenden Zusatz beibehalten:
"oder durch die Ausweitung des genannten Abkommens, falls dies zum selben Ergebnis führt".

Hinsichtlich des Informationsaustauschs schaffen die Vertragsparteien Verfahren, die sicherstellen, daß die Vertraulichkeit gewahrt bleibt und daß die betreffenden Informationen nicht von Dritten (d. h. von anderen Stellen als den zuständigen Kartell- und Wettbewerbsbehörden) für Straf-, Abschreckungs- oder sonstige gesetzlich vorgesehene Maßnahmen verwendet werden können.

Gemeinsamer Rahmen

Das TCAA-Abkommen zielt darauf ab, sicherzustellen, daß die Vertragsparteien einen möglichst weitgehenden gemeinsamen Rahmen für die wirksame Anwendung der Wettbewerbs- und Kartellpolitik im TCAA entwickeln, und zwar insbesondere in bezug auf die Kriterien für die Akzeptabilität bestimmter wettbewerbsbeschränkender Praktiken und Vereinbarungen. Jede Behörde legt von Anfang an ihren Standpunkt unter anderem zu den nachstehenden Aspekten fest, die in einer ersten Phase Kernpunkte der Beratungen und der Bemühungen zur Schaffung eines gemeinsamen Rahmens sein werden:

1. Kriterien für die Akzeptabilität von Allianzen und anderen Kooperationsvereinbarungen (beispielsweise Gemeinwohl, Rentabilität, Vorteile für den Verbraucher;
2. Kriterien für die Feststellung von mißbräuchlichem Verhalten (beispielsweise Verdrängungspraktiken oder -wettbewerb);
3. das Konzept bei Schlüsselbegriffen der Wettbewerbsanalyse (beispielsweise "relevanter Markt" und "Marktmacht").

Das TCAA-Abkommen enthält von Anfang an zumindest einen gemeinsamen Mindestrahmen und gewährleistet, daß ein Mechanismus besteht, der die laufende Weiterentwicklung dieser und anderer Grundsätze in einer aufeinander abgestimmten und kohärenten Weise unter Berücksichtigung der Marktveränderungen ermöglicht.

Staatliche Beihilfen, Chapter 11 und "Fly America"

Die Vertragsparteien sollten sich zumindest gegenseitig informieren, bevor sie über die Genehmigung einer größeren staatlichen Beihilfe oder eines Konkurrentenschutzes entscheiden. Sie sollten ferner versuchen, alle Arten der förmlichen Zusammenarbeit auszuloten, um etwaige Wettbewerbsverzerrungen möglichst zu begrenzen.

Das TCAA-Abkommen gewährleistet, daß keine Diskriminierung zwischen den im TCAA tätigen Luftverkehrsunternehmen aufgrund § 1117 des Federal Aviation Act ("Fly America") stattfindet und daß sich alle Unternehmen uneingeschränkt um öffentliche Aufträge für die internationale Passagier-, Fracht- und/oder Postbeförderung (mit Ausnahme der Beförderung auf dem Militär- und Verteidigungssektor) bewerben können.

Institutionelle Vereinbarungen

Es werden ein angemessener Konsultationsmechanismus sowie zügige und effiziente Streitbeilegungsverfahren vorgesehen, die eine reibungslose Anwendung des Abkommens und rasche Ergebnisse sicherstellen. Während der Geltungsdauer des Abkommens werden alle Streitigkeiten in bezug auf seine Anwendung möglichst durch Ausschöpfung aller Möglichkeiten des in dem Abkommen vorgesehenen Streitbeilegungsmechanismus unter Verzicht auf die Anwendung im Abkommen nicht vorgesehener einseitiger Maßnahmen, einschließlich Vergeltungsmaßnahmen, beigelegt. Für Fälle anhaltender Auffassungsunterschiede in bestimmten technischen oder wirtschaftlichen Fragen werden gegebenenfalls Schlichtungsverfahren oder die Einschaltung eines unabhängigen Prüfers vorgesehen.

Für die Verwaltung des TCAA-Abkommens wird ein besonderer Gemeinsamer Ausschuß aus Vertretern der Vertragsparteien eingesetzt. Dieser Ausschuß hat die Aufgabe, für die ordnungsgemäße Durchführung des Abkommens zu sorgen, die Entwicklung des Marktes zu beobachten und zu gewährleisten, daß zwischen den Luftverkehrsunternehmen ein fairer Wettbewerb unter gleichen Voraussetzungen stattfindet. Die mögliche Auswirkung der unterschiedlichen Sozialvorschriften der Parteien auf das Funktionieren des TCAA-Abkommens wird gebührend berücksichtigt.

Luftverkehrspolitik in bezug auf Skandinavien

In dem TCAA-Abkommen wird ferner die SAS als Luftverkehrsunternehmen der Gemeinschaft genannt, das nach wie vor auch den Interessen Norwegens Rechnung trägt. In den Verhandlungen und den internen Konsultierungsverfahren wird Norwegen auf geeignete Weise am Dialog beteiligt.

Sonderbestimmungen

Es wird ein geeigneter Konsultationsmechanismus geschaffen, damit im Falle der Verabschiedung neuer Rechtsvorschriften durch eine der Vertragsparteien in Bereichen, die unter das TCAA-Abkommen fallen, die Bemühungen um Kohärenz und weitere Angleichung und Harmonisierung fortgesetzt werden können.

Das TCAA-Abkommen stellt sicher, daß bestehende Genehmigungen und Ausnahmeregelungen nicht beeinträchtigt werden.

Das TCAA-Abkommen verringert nicht das durch bestehende bilaterale Abkommen eingeräumte Ausmaß am Marktzugang.

Die Angleichung wird darauf abzielen, bestehende Normen zu verbessern.

DECLASSIFIED