



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 13. Juni 2017
(OR. en)

11899/95
DCL 1

AVIATION 15

FREIGABE

des Dokuments	11899/95 RESTREINT
vom	20. Dezember 1995
Neuer Status:	Öffentlich zugänglich
Betr.:	Beziehungen zu Drittländern

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

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

11899/95

RESTREINT

AVIATION 15

BERATUNGSERGEBNISSE

der Gruppe "LUFTFAHRT"

vom 15. November 1995

Nr. Vordokument: 7237/95 AVIATION 6

Betr.: Beziehungen zu Drittländern

I. EINLEITUNG

1. Die Gruppe "LUFTFAHRT" hat in ihrer Sitzung vom 15. November 1995 folgende Punkte geprüft:

i) Stand der Verhandlungen zwischen der Gemeinschaft und der Schweiz

ii) Empfehlung für einen Beschluß des Rates zur Ermächtigung der Kommission, mit den USA
Verhandlungen über den Luftverkehr aufzunehmen ⁽¹⁾

-Dok. 6940/95 AVIATION 5 [SEK(95) 646 endg.]

iii) Beziehungen zu den mittel- und osteuropäischen Ländern (MOEL)

-Dok. 5506/95 AVIATION 3 PECOS 12

iv) Flüge über sibirischem Gebiet

-Dok. 6584/95 AVIATION 4

v) Ausschuß für Luftfahrt und Umweltschutz (CAEP) der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation
(ICAO)

-Dok. 11407/95 AER 50 ENV 277

(1) Die Ergebnisse der Beratungen zu diesem Punkt sind in Dokument 11756/95 AVIATION 14 enthalten.

Die Abschnitte II, III, IV und V enthalten eine Zusammenfassung der Beratungen über die Punkte i, iii, iv bzw. v.

II. STAND DER VERHANDLUNGEN ZWISCHEN DER GEMEINSCHAFT UND DER SCHWEIZ

(Land- und Luftverkehr)

Der Vertreter der Kommission wies darauf hin, daß das Kommissionsmitglied Herr Neil KINNOCK in Bern gewesen sei, um Gespräche mit der schweizerischen Regierung zu führen.

Herr KINNOCK habe bei diesen Gesprächen dargelegt, daß es unrealistisch sei, die Verhandlungen vor Jahresende abschließen zu wollen; er habe dies mit dem Hinweis verbunden, daß die Gemeinschaft global gesehen ein gutes Abkommen und nicht ein schnelles wünsche. Was den Straßenverkehr anbelange, so habe Herr KINNOCK den Eindruck gehabt, daß die Schweiz bei der 28-Tonnen-Grenze Zugeständnisse machen könnte.

In bezug auf den Luftverkehr teilte der Vertreter der Kommission der Gruppe mit, daß die Kommission in den verschiedenen bisherigen Sitzungen klargestellt habe, daß es unmöglich sei, eine automatische Ausweitung von Rechten einzuführen. Zu interinstitutionellen Fragen erklärte er, daß die Schweiz den Grundsatz einer einzigen Säule und das Gemeinschaftsrecht über staatliche Beihilfen akzeptiert habe. Der Vertreter der Kommission führte aus, daß vor Ende des Jahres weitere Sitzungen mit der schweizerischen Regierung stattfinden würden.

Der Vertreter der Kommission teilte der Gruppe mit, daß in der letzten Sitzung am 8. November 1995 zwei Dokumente geprüft worden waren (siehe Dok. TRANS/INFO/23/95). Der Vertreter der Kommission erklärte, daß in naher Zukunft ein Redaktionsausschuß einberufen werde. Dieser Ausschuß werde sich allerdings nicht mit Fragen beschäftigen, in denen die beiden Parteien noch keine vorläufige Einigung erzielt hätten.

Die italienische Delegation schlug vor, vor jedweden Redaktionsarbeiten im Bereich des Luftverkehrs eine weitere Sitzung mit der Schweiz abzuhalten. Die niederländische Delegation wies auf das Problem hin, die Evaluierung des Übereinkommens zwischen den Vereinigten Staaten und der Schweiz zu berücksichtigen (Dok. 10107/95 TRANS 147 AVIATION 13 AELE 33 RESTREINT).

Hinsichtlich der Ausgewogenheit der Vorteile zwischen dem Luftverkehrsabkommen und dem Straßenverkehrsabkommen vertrat die niederländische Delegation die Auffassung, daß eine Änderung der 28-Tonnen-Grenze ebenso wie die Frage der Straßenbenutzungsgebühren sehr wichtig sei.

◦
◦ ◦

Es sei darauf hingewiesen, daß zwei Delegationen (DK,S) in dieser Sitzung hinsichtlich des Abkommens mit den Vereinigten Staaten ein Problem ansprachen, das nach ihrer Meinung praktischer Natur, aber in politischem Sinne wichtig ist. Sie beantragten, daß der Fall Norwegens in Betracht gezogen wird, und befürworteten die Ausweitung eines etwaigen Abkommens auf Norwegen, ohne den EWR-Mechanismus anwenden zu müssen. Die britische Delegation unterstützte diesen Antrag nicht nur im Hinblick auf Norwegen, sondern auch im Hinblick auf Island.

III. BEZIEHUNGEN ZU DEN MITTEL- UND OSTEUROPÄISCHEN LÄNDERN (MOEL)

Die Kommission hat dem Rat am 8. März 1995 eine Empfehlung für einen Beschluß des Rates zur Ermächtigung der Kommission, Verhandlungen über Luftverkehrsabkommen zwischen der Gemeinschaft und Bulgarien, Polen, Rumänien, der Slowakischen Republik, der Tschechischen Republik und Ungarn aufzunehmen, unterbreitet (Dok. 5506/95 AVIATION 3 PECOS 32).

Bei der Erläuterung dieser Empfehlung, die im folgenden als Verhandlungsmandatsentwurf bezeichnet wird, erklärte der Vertreter der Kommission, daß sich in den mittel- und osteuropäischen Ländern nach dem Zerfall der Sowjetunion eine Bewegung in Richtung Demokratie entwickelt habe; die Kommission habe einen Mandatsentwurf unterbreitet, der alle Länder umfasse, mit denen die Europäische Union Assoziationsabkommen geschlossen habe. Der Vertreter der Kommission betonte, daß mit dem oder den betreffenden Luftverkehrsabkommen ein auf dem "dritten Paket" und den dazugehörigen Rechtsvorschriften beruhender gemeinsamer Luftraum geschaffen werden solle. Allerdings solle nicht direkt Marktzugang gewährt werden, sondern man wolle zunächst feststellen, ob diese Länder das gleiche Niveau der technischen Harmonisierung erreichen könnten wie die Gemeinschaft. Der Vertreter der Kommission vertrat die Auffassung, daß dieses Vorhaben nicht mit den Abkommen mit Norwegen und Schweden und mit der Schaffung der AEA vergleichbar sei, da die MOEL im Luftfahrtbereich auf einer anderen Entwicklungsstufe stünden.

Der Vertreter der Kommission wies darauf hin, daß der Europäische Rat sich bereits mit der Notwendigkeit eines besseren Marktzugangs für die MOEL befaßt habe.

Der Vorsitzende wiederholte bei seinen Ausführungen zu dem Verhandlungsmandatsentwurf, daß dieser dem auf den Gipfeln in Essen und Korfu festgelegten pragmatischen Ansatz gegenüber den MOEL entspreche und daß er eine allgemeine Aussprache der Delegationen anstrebe, damit die Gruppe "Luftfahrt" unter italienischem Vorsitz weitere Arbeiten in Angriff nehmen könne.

Die französische Delegation erklärte, daß sie dem Mandat generell zustimme, auch wenn überlegt werden müsse, ob eher ein bilateraler oder ein multilateraler Ansatz zweckmäßig sei. Die französische Delegation betonte, daß ein genauer Zeitplan für dieses Vorhaben erforderlich sei, und vertrat die Auffassung, daß es vorläufig verfrüht wäre, die baltischen Staaten in dieses Mandat einzubeziehen.

Die griechische Delegation erklärte, daß dieses Abkommen als mittelfristiges Ziel betrachtet werden sollte, und unterstrich, daß die MOEL auch untereinander Abkommen geschlossen hätten. Sie befürworte die Aufnahme von Beratungen, aber angesichts der unterschiedlichen Sachlage müsse die Frage geklärt werden, ob sechs unterschiedliche Abkommen geschlossen werden sollten oder ein einziges.

Die britische Delegation erklärte, sie unterstütze dieses Mandat, jedoch sollte die Ausweitung des dritten Pakets sorgfältig geprüft werden, da sie für den Verbraucher von Nutzen und für die wirtschaftliche Integration förderlich sein könnte, sofern die MOEL die technische Harmonisierung durchführten. Die britische Delegation befürworte keinen protektionistischen Ansatz, der darin bestünde, daß Sozialklauseln aufgenommen würden. Was das schrittweise Vorgehen bei diesem Thema anbelange, so sehe sie einige Schwierigkeiten bei der Frage, ob sechs Abkommen geschlossen werden sollten oder ein einziges, und sie vertrete die Auffassung, daß eine Struktur mit gegenseitigen Ausnahmeregelungen die bessere Lösung sein könnte. Sie unterstütze den französischen Vorschlag für einen ausführlichen Bericht, der Aufschluß darüber gebe, wie die MOEL die einzelnen angesprochenen Punkte angingen. Bei einem schrittweisen Vorgehen könnte sich herausstellen, daß gegenwärtig liberalere Bedingungen herrschten, und solche Bedingungen müßten ihres Erachtens in dem oder den Abkommen gewahrt bleiben. Auch sollte ein Schutz gegen die Umgehung solcher Abkommen durch Unternehmen in Drittländern vorgesehen werden.

Die niederländische Delegation erklärte, daß aus dem Bericht der Kommission sehr klar hervorgehe, daß die Erweiterung der richtige Weg sei; es stellten sich aber viele Fragen. Für dieses Vorhaben sollten verschiedene Phasen vorgesehen werden, und die Europäische Union sollte in der Lage sein, eine Vorgehensweise zu finden, verknüpft mit Sicherheits- und Handelsaspekten in einem ausgewogenen Ansatz, bei dem die Gewährleistung der Sicherheit Vorrang haben sollte. Die niederländische Delegation wies darauf hin, daß das gesamte Vorhaben während der gesamten Durchführungsphase überwacht

werden muß, daß Kriterien aufgestellt werden müssen und daß die Beratungen Schritt für Schritt abgehalten werden müssen. Weitere Bemerkungen ihrerseits würden in einer späteren Phase der Beratungen unterbreitet werden.

Die deutsche Delegation wies darauf hin, daß es, wie die französische Delegation zuvor erklärt habe, wichtig sei zu wissen, ob ein multilateraler Ansatz oder ein bilateral gewählt werden solle. In Angelegenheiten wie dem Umweltschutz, den technischen Normen und der Schaffung eines Gleichgewichts zwischen kommerziellen und sozialen Elementen sei ein vorsichtiges Vorgehen angezeigt. Die Leasing-Klauseln des EWR-Abkommens seien in diesem Zusammenhang hinsichtlich der Sozialfragen ein gutes Beispiel. Ein anderer Weg könnte der in der Entschließung über Standortverlagerungen ⁽²⁾ gewählte Ansatz sein.

Die finnische Delegation stimmte dem langfristigen Ziel dieses Abkommens uneingeschränkt zu und betonte, daß man sich das EWR-Abkommen vor Augen halten sollte. Was die baltischen Staaten anbelange, so verfügten diese Staaten über paraphierte Assoziationsabkommen mit der Europäischen Union, und sie sollten daher in dieses Vorhaben einbezogen werden. In der Frage eines bilateralen oder multilateralen Ansatzes neige sie letzterem zu, wenn sie auch einräume, daß es auch bei einem bilateralen Ansatz gemeinsame Elemente, wie etwa institutionelle Aspekte, geben könne. Es bedürfe weiterer Beratungen über die verschiedenen Stufen dieses Vorhabens und über die Beziehung zwischen den MOEL und den bestehenden bilateralen Abkommen, insbesondere dort, wo die Beteiligung des Staates am Luftfahrtbereich stärker entwickelt sei. Rasch geschlossene Abkommen über Regelungen für einzelne Länder sollten nicht ausgeschlossen werden, und solche Abkommen, sollten sie geschlossen werden, bedürften eines Überwachungssystems, bei dem Sicherheit und Umwelt als vorrangig betrachtet würden.

(2)Entschließung 95/C 169/02 des Rates zur Frage der Standortverlagerungen im Luftverkehr.
ABl. Nr. C 169 vom 5.7.1995, S. 3.

Die dänische Delegation unterstützte die finnische Delegation und erklärte, daß das Mandat von ihren Behörden in Kopenhagen noch geprüft werde. Sie befürworte einen multilateralen Ansatz, der die baltischen Staaten einschließen sollte. Unter Hinweis auf die Entwicklung der Liberalisierung durch das erste, das zweite und das dritte Paket schlug die dänische Delegation vor, mit dem ersten Paket zu beginnen und dann bis zum dritten fortzufahren. Die derzeitigen bilateralen Abkommen sollten ihres Erachtens bestehen bleiben.

Die belgische Delegation erklärte, daß sie das Mandat grundsätzlich akzeptieren könne, wies aber darauf hin, daß man sich das EWR-Abkommen vor Augen halten müsse. Ein multilateraler Ansatz jenseits einer bestimmten Schwelle, der auf dem dritten Paket beruhe, wäre ihres Erachtens der beste Weg. Jedoch müsse ermittelt werden, wie hoch der Sicherheitsstandard der MOEL sei; dazu seien weitere Informationen aus diesen Ländern erforderlich.

Die spanische Delegation stimmte dem Ziel zu, den Markt in dieser Weise auszuweiten, und erklärte, daß dies die Anwendung der gleichen Regeln durch die Gemeinschaft und die MOEL - wie auch in den Assoziationsabkommen - voraussetze. Allerdings warf auch sie die Frage auf, welcher Grad der technischen Harmonisierung in diesem Rahmen durchgesetzt werden solle. Ein auf dem dritten Paket beruhendes Abkommen wäre praktischer als ein abgestuftes Vorgehen zur Erfassung der drei Pakete, das sehr komplex erscheine. Es könnten als Minimum zwei Phasen vorgesehen werden. Die spanische Delegation warf die Frage auf, ob der nicht regelmäßige Luftverkehr in Betracht gezogen werden solle, und ersuchte um mehr Informationen über die MOEL, insbesondere über den Grad der technischen Harmonisierung. Im Zusammenhang mit der Marktausweitung wünschte sie Auskunft über die Haltung der MOEL zu diesem Abkommen.

Die schwedische Delegation führte aus, daß dieses Vorhaben als politische Priorität betrachtet werde und daß sie der generellen Ausrichtung zustimme. Was jedoch den Anwendungsbereich anbelange, so müßten ihres Erachtens die baltischen Staaten einbezogen werden. Sie ziehe den auf den bestehenden Rechtsvorschriften beruhenden multilateralen Ansatz nach den von der französischen Delegation vorgeschlagenen Grundzügen vor, also einen multilateralen Ansatz, der so flexibel sei, daß zwischen bestimmten MOEL entsprechend ihrer Entwicklung und unter Berücksichtigung der Beibehaltung bestehender bilateraler Abkommen zwischen Mitgliedstaaten und bestimmten MOEL unterschieden werden könne.

Die italienische Delegation führte aus, daß sie mit dem Ziel des Vorhabens übereinstimme, das zu einem Abkommen führen könne, welches sich von dem Abkommen zwischen der Europäischen Union und Norwegen und Schweden unterscheide, da das politische Umfeld und das Niveau der technischen Harmonisierung dieser Länder nicht der Lage in den MOEL entspreche. In der Frage eines bilateralen oder multilateralen Ansatzes stimme sie mit den anderen Delegationen überein, die eine gemeinsame Basis vorgeschlagen hatten. Sie unterstütze das von der spanischen Delegation vorgeschlagene abgestufte Schema, es seien aber weitere Informationen erforderlich, da es sich nicht um ein sehr einfaches System handele, wenn es darum gehe, die verschiedenen Stufen zu ermitteln, insbesondere ihren Anfang und den Übergang von einer Phase zur nächsten.

Die österreichische Delegation unterstützte die Ziele des Mandats, äußerte aber einige Bedenken hinsichtlich der Normen, die in den MOEL gelten, und erklärte, daß in dieser Angelegenheit Informationsbedarf bestehe. Sie neige eher zu einem multilateralen Ansatz, sofern Antidumping-Klauseln für Tarife aufgenommen würden.

Die irische Delegation unterstützte das Mandat generell als politische Konsequenz der Assoziationsabkommen und sprach sich für den multilateralen Ansatz aus. Sie war wie die britische Delegation der Auffassung, daß das dritte Luftverkehrspaket zusammen mit Schutzklauseln, die von den MOEL die Erreichung eines bestimmten Standards forderten, eine gute Basis für ein Abkommen sein könnte.

Als Antwort auf die Bemerkungen der Delegationen führte der Vertreter der Kommission aus, daß die Empfehlung der Kommission nicht sehr weit von den Standpunkten der Delegationen entfernt sei und daß es in der Tat wesentlich sei, die Lage der MOEL zu kennen, um einen Übergangsmechanismus zu schaffen, der sich an das erste, zweite und dritte Paket anlehne, diese aber nicht imitiere. Der Vertreter der Kommission fügte folgendes hinzu:

- Alle verfügbaren Informationen seien im Anhang zu der Empfehlung enthalten; die MOEL erkannten die Notwendigkeit an, das Gemeinschaftsrecht anzuwenden;
- was die Sicherheitsfragen anbelange, so bewegten sich die MOEL in Richtung auf eine Teilnahme an der JAA⁽³⁾;
- die Frage eines bilateralen oder eines multilateralen Abkommens oder mehrerer bilateraler Abkommen mit einer Mindestgrundlage müsse weiter erörtert werden;
- Ziel dieses Vorhabens sei es, keine Hintertür für andere Drittländer offen zu lassen;
- der Fall der baltischen Staaten sollte geprüft werden, da die Ratifizierung der Assoziationsabkommen kurz bevorstehe;

(3)JAA (Organisation der gemeinsamen Luftfahrtbehörden).

- die Industrie sollte in die Beratungen über das Mandat einbezogen werden, und zwar nicht nur die Luftverkehrsunternehmen, sondern auch die Flughäfen;
- die Beratungen auf der Ebene der Gruppe "LUFTFAHRT" sollten unter italienischem Vorsitz intensiviert werden.

IV.FLÜGE ÜBER SIBIRISCHEM GEBIET

In seinen Erläuterungen zu dieser Frage unterrichtete der Vertreter der Kommission die Gruppe über den Inhalt des Aktenvermerks Nr. 5359 der betreffenden Dienststelle der Kommission (GD VII) und führte aus, daß er über Maßnahmen Finnlands unterrichtet worden sei, die die Mitgliedstaaten nach Ansicht der Kommission nicht ergreifen sollten. Da sehr bald eine Sachverständigensitzung auf ECAC-Ebene stattfinden werde, sollten die Mitgliedstaaten vorab eingehend über die Angelegenheit unterrichtet werden.

Der Vorsitzende wies erneut auf die Notwendigkeit hin, weiterhin Druck auf die russischen Behörden auszuüben, da er davon unterrichtet worden sei, daß die japanischen Luftverkehrsunternehmen keine Gebühren für solche Überflugrechte zahlten.

Die finnische Delegation bestätigte, daß Finnland Beratungen mit der russischen Gegenseite über Flüge zwischen Westeuropa und Japan geführt habe, um die Flugzeit nach Osaka und Tokio um 20 Minuten zu verkürzen. Die finnische Delegation erklärte, daß am 1. Februar 1996 ein internationales Instrument in dieser Angelegenheit unterzeichnet werden könnte.

Die britische Delegation lobte die Arbeit der Kommission. Sie wies darauf hin, daß man am Ball bleiben müsse. Sie erinnerte daran, daß in der ECAC-Entschließung zu dieser Frage ein gemeinsames Vorgehen gefordert worden sei und nicht bilaterale Maßnahmen.

Die niederländische Delegation bemerkte, daß es wenig Fortschritte gegeben habe, räumte aber ein, daß das gegenwärtige System widersprüchlich sei und daß die Kommission gut erläutert habe, was auf dem Spiel stehe. Wie die britische Delegation halte auch sie es für notwendig, einen gemeinsamen Ansatz zu erreichen, und die Kommission handle richtig, wenn sie mehr Transparenz und mehr Information anstrebe.

Der Vertreter der Kommission räumte ein, daß Zeit eine Rolle spiele und daß Rußland die Angelegenheit so rasch wie möglich regeln wolle.

Der Vertreter der Kommission führte aus, daß bei den nächsten Besuchen der Kommission KINNOCK und VAN DEN BROEK in Moskau die Frage der Flüge über sibirischem Gebiet angesprochen werde, um der russischen Seite diese Angelegenheit eindeutig klar zu machen, so daß es zu einer Lösung komme.

V.AUSSCHUSS FÜR LUFTFAHRT UND UMWELTSCHUTZ (CAEP) DER ICAO

Nach einem Gedankenaustausch über diese Sitzung, in der vom 5. bis 15. Dezember 1995 in Montreal auf Sachverständigenebene die Punkte Geräusch- und NO_x-Emissionen von Luftfahrzeugen (siehe Dok. 11407/95 AER 50 ENV 277) erörtert werden sollen, gelangte der Vorsitzende zu dem Schluß, daß die Mitgliedstaaten der Kommission schriftliche Vorschläge unterbreiten sollten, die zur CAEP-Sitzung weitergeleitet werden könnten.
