



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 13. Juni 2017
(OR. en)

10533/96
DCL 1

AVIATION 18
PECOS 141

FREIGABE

des Dokuments	ST 10533/96 RESTREINT UE/EU RESTRICTED
vom	10. Oktober 1996
Neuer Status:	Öffentlich zugänglich

Betr.:	BESCHLUSS DES RATES zur Ermächtigung der Kommission, Verhandlungen über Abkommen über den Marktzugang zum Luftverkehr zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Bulgarien, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Rumänien, der Slowakei, Slowenien, der Tschechischen Republik und Ungarn aufzunehmen
--------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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

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

10533/96

RESTREINT

AVIATION	18
PECOS	141

BESCHLUSS DES RATES

vom

zur Ermächtigung der Kommission, Verhandlungen über
Abkommen über den Marktzugang zum Luftverkehr
zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Bulgarien, Estland, Lettland, Litauen,
Polen, Rumänien, der Slowakei, Slowenien, der Tschechischen Republik
und Ungarn aufzunehmen

Der Rat, ausgehend von einer Empfehlung der Kommission, ermächtigt hiermit die Kommission, im Namen der Europäischen Gemeinschaft Verhandlungen mit Bulgarien, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Rumänien, der Slowakei, Slowenien, der Tschechischen Republik und Ungarn über den Luftverkehr aufzunehmen.

Die Kommission führt die Verhandlungen gemäß den Grundsätzen und Verhandlungsrichtlinien in Anhang I und nach dem Ad-hoc-Verfahren in Anhang II.

Verhandlungen über Abkommen über den Marktzugang zum Luftverkehr zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Bulgarien, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Rumänien, der Slowakei, Slowenien, der Tschechischen Republik und Ungarn

1.Grundsätze

1.1.Zur Bestimmung der Art und Weise der Anpassung der MOEL an die gemeinschaftlichen Marktbedingungen hat sich die Berücksichtigung der nachstehenden allgemeinen Grundsätze als erforderlich erwiesen:

- Bei der Liberalisierung des Marktzugangs ist stufenweise vorzugehen, wobei der Übergang zur jeweils nächsten Stufe von der schrittweisen Übernahme des gemeinschaftlichen Besitzstands durch die assoziierten Staaten, insbesondere der Gemeinschaftsnormen in den Bereichen Technik, Sicherheit, Umwelt und anderen Harmonisierungsbereichen, abhängt. Hierbei sind die aktuellen JAA-Normen zu berücksichtigen, soweit diese noch nicht in Gemeinschaftsvorschriften übernommen worden sind.
- Für die erste Stufe ist ein beträchtliches Ausmaß an Harmonisierung festzulegen, während die Endstufe der Vollmitgliedschaft der betreffenden Staaten in der EG entspricht.
- Die Anzahl der Stufen ist so gering wie möglich zu halten, damit die Abkommen nicht zu kompliziert werden.
- Bei den Verhandlungen sind stets die Fortschritte bei den Verhandlungen mit den MOEL in anderen Verkehrsbereichen und die Gesamtentwicklung ihrer politischen Beziehungen zur EG im allgemeinen zu berücksichtigen.

1.2. Die Kommission wird bei den Verhandlungen im Einklang mit dem im Anhang beschriebenen Ad-hoc-Verfahren von einem besonderen Ausschuss von Vertretern der Mitgliedstaaten unterstützt, und der Ministerrat wird in regelmäßigen Abständen über die wichtigsten Entwicklungen unterrichtet.

VERHANDLUNGSRICHTLINIEN

2. Allgemeines Ziel

2.1. Das Hauptziel der Verhandlungen besteht darin, die Luftverkehrsmärkte (planmäßiger und nicht planmäßiger Flugverkehr) der Europäischen Gemeinschaft, die für die Zwecke dieser Verhandlungen als ein einziger Markt angesehen werden, und die Luftverkehrsmärkte Bulgariens, Estlands, Lettlands, Litauens, Polens, Rumäniens, der Slowakei, Sloweniens, der Tschechischen Republik und Ungarns im Rahmen des umfassenderen politischen Bekenntnisses der MOEL zu einer EG-Mitgliedschaft zu gegebener Zeit zu integrieren.

2.2. Dieses Ziel sollte vorzugsweise über den Abschluss eines multilateralen Vertragssystems zwischen der Gemeinschaft und den MOEL oder einigen von ihnen verwirklicht werden. Die bestehenden Luftverkehrsdienste zwischen den betroffenen Ländern (MOEL) unterliegen allerdings Regelungen, die oft noch aus Zeiten der Planwirtschaft datieren. Dadurch wird es schwierig sein, bereits zu Beginn der Integration der Luftverkehrsmärkte ein wirklich multilaterales System zu etablieren. Aus diesem Grund sind gegebenenfalls bilaterale Abkommen zwischen der EG und den assoziierten Staaten als Alternative in Betracht zu ziehen. Darüber hinaus könnte auch die Herstellung von Beziehungen zwischen den MOEL, die dem allgemeinen Ziel dieser Verhandlungen Rechnung tragen, notwendig sein. Zur Erzielung von Fortschritten könnten auch Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und einer bestimmten Gruppe oder Gruppen von MOEL erwogen werden.

2.3. Das (die) Abkommen sollte(n) mit dem ordnungspolitischen System in der Gemeinschaft vereinbar sein und einen Rahmen schaffen, innerhalb dessen Luftfahrtunternehmen in Europa mit einem Höchstmaß an Flexibilität auf der Grundlage derselben wirtschafts- und handelspolitischen Grundsätze und Wettbewerbsregeln tätig sein können.

2.4. Dies sollte nach einem mehrstufigen Prozeß auf der Basis der uneingeschränkten Übernahme des gemeinschaftlichen Besitzstands für die Zivilluftfahrt durch die MOEL geschehen.

2.5. Zur Gewährleistung eines Gleichgewichts zwischen Liberalisierung und Harmonisierung auf den Gebieten Technik, Sicherheit, Umwelt und anderen Gebieten ist ein mehrstufiges Konzept erforderlich, das folgendes umfaßt:

- beträchtliche Fortschritte bei der Liberalisierung auf jeder Stufe;
- Parallelität zwischen Liberalisierung und Harmonisierung, insbesondere in bezug auf alle Sicherheitsaspekte, was für einen erfolgreichen Abschluß dieses Prozesses entscheidend ist;
- Aufrechterhaltung bestimmter Anforderungen im Hinblick auf Besitz- bzw. Kontrollverhältnisse, damit nicht Interessengruppen in Ländern, die nicht Vertragsparteien der Abkommen sind, diesen Prozeß ausnutzen;
- Gewährleistung eines beträchtlichen Maßes an Harmonisierung durch die MOEL für die erste Stufe, wofür ihnen Rechte der dritten/vierten Freiheit eingeräumt werden und MOEL-Luftverkehrsunternehmen in Fällen, in denen Normen zur Anwendung kommen, die den EG-Normen stärker entsprechen, die Möglichkeit geboten wird, Verkehrsrechte für den Verkehr zwischen EG-Mitgliedstaaten zu erhalten.

2.6. Wie dies in der Gemeinschaft selbst der Fall war, wird eine schrittweise Liberalisierung des Marktzugangs und der Tarife zusammen mit geeigneten Schutzmaßnahmen und Verfahren für den schrittweisen Übergang vorgeschlagen, um eine koordinierte Entwicklung sowie eine fortschreitende Liberalisierung zu gewährleisten und auch einen lautereren Wettbewerb aufrechtzuerhalten.

2.7. Ziel muß es sein, so schnell wie möglich eine Übereinstimmung mit den Gemeinschaftsvorschriften zu erreichen. Daher muß ein klarer Zeitplan für die Erreichung dieser Ziele Teil derartiger vorläufiger Abkommen sein. Auch sind eine sorgfältige Überwachung der Entwicklung und eine regelmäßige Kontrolle der Fortschritte, vor allem in bezug auf die Anwendung der JAA-Normen, vorzusehen.

2.8. Da das (die) Abkommen anfänglich nicht unbedingt zu einer vollständigen Liberalisierung führen wird (werden), können einige der schon bestehenden Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den MOEL während eines Übergangszeitraums liberaler sein als die angestrebten Abkommen. Für solche Fälle sollten besondere Bestimmungen vorgesehen werden, mit denen sichergestellt wird, daß schon bestehenden liberaleren Bestimmungen Vorrang gegenüber neu einzuführenden restriktiveren Bestimmungen gegeben wird, vorausgesetzt, die schon geltenden Bestimmungen stimmen mit dem Gemeinschaftsrecht überein. Zur Gewährleistung einer störungsfreien Entwicklung der Luftverkehrsdienste zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten und den MOEL können die Mitgliedstaaten bis zum Beginn des letzten Liberalisierungsabschnitts mit den MOEL bilaterale Übereinkünfte schließen, die flexibler sind als das bzw. die zunächst in Betracht gezogene(n) Abkommen zwischen der Gemeinschaft und den MOEL. Diese Abkommen müssen im Einklang mit den Verpflichtungen der Gemeinschaft stehen, zu denen auch die Geschäftsordnung des Rates⁽¹⁾ gehört; sie können durchgeführt werden, wenn dabei die allgemeinen politischen Ziele der Verhandlungen der Gemeinschaft respektiert werden, insbesondere in den Bereichen Sicherheit und technische Normen. Derartige Bestimmungen wurden schon in das erste und zweite Luftfahrtpaket auf innergemeinschaftlicher Ebene, nämlich in Artikel 10 des Beschlusses des Rates 87/602⁽²⁾ beziehungsweise in Artikel 13 der Verordnung des Rates 2343/90⁽³⁾ aufgenommen.

(1) Dazu gehört der Beschluß über die Einsetzung der Gruppe "Luftfahrt" (Dok. 7662/93 AER 47 Anlage I). Gemäß diesem Beschluß sollte die Gruppe "Luftfahrt" bei künftigen bilateralen Verhandlungen gehört werden.

(2) ABl. Nr. L 374 vom 31.12.1987.

(3) ABl. Nr. L 217 vom 11.8.1990.

2.9. Während der Verhandlungen und des internen Konsultationsverfahrens wird Norwegen, insbesondere in Anbetracht des Umstands, daß die SAS ein EG-Luftfahrtunternehmen ist, gegebenenfalls hinzugezogen.

Da Island Vertragspartei des EWR-Abkommens ist, könnte auf Antrag auch Island hinzugezogen werden. Der Rat würde jedoch zu gegebener Zeit über diese Frage entscheiden.

3. Zusammenhang zwischen Abkommen über den Marktzugang und Anpassung an die gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften

3.1. Wie bereits unter Nummer 2.5 festgehalten, muß Grundlage jedes Abkommens ein angemessenes Gleichgewicht zwischen dem Grad der Öffnung der Luftverkehrsmärkte einerseits und den Fortschritten bei der Erfüllung der von den Vertragsparteien eingegangenen Verpflichtungen zur Anpassung ihrer Luftverkehrsvorschriften an die entsprechenden Gemeinschaftsvorschriften andererseits sein. Es liegt auf der Hand, daß die vollständige Anwendung der Regeln des "dritten Pakets" de facto die uneingeschränkte Harmonisierung und Anwendung der Rechtsvorschriften in anderen Bereichen voraussetzt.

3.2. In bezug auf die Parallelität verdienen direkt mit dem Marktzugang verbundene Regelungen (Slots, computergesteuerte Buchungssysteme - CRS) und die Sicherheits- und Lärmschutznormen der Gemeinschaft besondere Beachtung. Die Ausdehnung des Anwendungsbereiches der Regeln des dritten Pakets erfordert, daß technische und betriebliche Standards, die denen der Gemeinschaft entsprechen, auch von den MOEL angewandt und durchgesetzt werden, insbesondere auf dem Gebiet der Sicherheit und der Umwelt. Die Harmonisierung der technischen Normen ist besonders wichtig, sobald Rechte der fünften Freiheit Teil von Abkommen über den Marktzugang sind. Dementsprechend müssen sehr strenge Kontroll- und Durchführungsregelungen für jede Stufe des Prozesses vorgesehen werden.

3.3. Sämtliche vorläufigen Abkommen müssen auch Schutzklauseln im Hinblick auf eine wirksame Kontrolle von Luftfahrtunternehmen beinhalten, die für einen Zugang zu den betreffenden Märkten in Frage kommen. Aus diesem Grund ist Artikel 4 der Verordnung Nr. 2407/92 in jedes Abkommen sinngemäß zu übernehmen. Interessengruppen in Ländern, die nicht Vertragsparteien der Abkommen sind, sollten Regelungen im Rahmen dieser Abkommen nicht ausnutzen können.

4. Wesentlicher Inhalt des Abkommens/der Abkommen

4.1. Das Abkommen sollte die nachstehend aufgeführten Bereiche behandeln und gleichzeitig sicherstellen, daß keine Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit erfolgt; die Freizügigkeit der Arbeitnehmer unterliegt jedoch weiterhin den Bestimmungen der derzeit geltenden Assoziationsabkommen: Dementsprechend sollte in bezug auf das Niederlassungsrecht und die freie Erbringung von Dienstleistungen der Grundsatz des Verbots einer Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit auf die mitteleuropäischen Länder erst im letzten Abschnitt der Liberalisierung der Märkte uneingeschränkt Anwendung finden.

1. Diensterbringungs- und Niederlassungsrecht

Für die Zwecke dieser Abkommen ist das Recht, in jedem Land, das Vertragspartei des (der) Abkommen ist, ein Luftfahrtunternehmen zu besitzen oder zu gründen, Bestandteil des Prozesses, der den uneingeschränkten Marktzugang zum Ziel hat. Auf jeden Fall müssen besonders in einem vorläufigen Abkommen die technischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen für die Genehmigung der Durchführung von Flugdiensten genau festgeschrieben werden. Dasselbe gilt für Bedingungen im Hinblick auf Besitz- bzw. Kontrollverhältnisse.

2. Verkehrsrechte

Letztlich müssen alle Freiheiten im Luftverkehr, von den Überflugrechten bis zu Kabotagediensten, geöffnet werden. Dies umfaßt auch verwandte Bereiche wie Kapazitäten und Punkteverbindungen. Bei eventuellen Beschränkungen, insbesondere in bezug auf die Benennung, müssen die Anforderungen aller Betroffenen in der Gemeinschaft berücksichtigt werden. Für den Fall derartiger Beschränkungen sollte zumindest die Öffnung der regionalen Dienste in Betracht gezogen werden. Verkehrsrechte der dritten und der vierten Freiheit sollten Gegenstand jedes vorläufigen Abkommens sein, wohingegen entsprechend bestehenden bilateralen Abkommen Beschränkungen für die Kapazitäten und die Preisbildung, wie sie im ersten und zweiten Paket auferlegt werden, Anwendung finden könnten. Verkehrsrechte zwischen EG-Mitgliedstaaten (fünfte Freiheit) für Luftfahrtunternehmen der MOEL wären in der ersten Stufe je nach Harmonisierungsfortschritt denkbar.

Für Luftfahrtunternehmen der EG dagegen bilden die Rechte der fünften Freiheit auf Strecken zwischen MOEL einen wichtigen Bestandteil der ersten Stufe.

Jedes Abkommen muß überdies auf einer länderbezogenen Grundlage gegebenenfalls Sicherheitsklauseln in bezug auf "wet"-Leasing und "code-sharing" als Teil der schrittweisen Liberalisierung des Marktzugangs enthalten. Interessengruppen in Ländern, die nicht Vertragsparteien der Abkommen sind, sollten Bestimmungen dieser Abkommen nicht ausnutzen können.

3. Sonderbedingungen für Regionaldienste mit Kleinflugzeugen

Die Bedingungen für neue Diensteanbieter sind einer der Punkte, die für den Marktzugang (Artikel 6 der Verordnung Nr. 2408/92) und für die Slot-Zuweisung (Artikel 9 der Verordnung Nr. 95/93) in den Gemeinschaftsvorschriften festgelegt sind. Entsprechende Bedingungen sind für alle Luftverkehrsdienste aus und nach Regionen mit aufstrebender Wirtschaft wichtig und sollten daher in einer ersten Stufe sichergestellt werden.

4. Verkehrsaufteilung innerhalb von Flughafensystemen

Dieses Recht muß den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft auch weiterhin gewährt werden; es ist Teil der Harmonisierung im Rahmen der Europa-Abkommen. Es ist jedoch von Anfang an zu gewährleisten, daß derartige Regeln nicht zur Diskriminierung von Luftfahrtunternehmen führen.

5. Beschränkung der Ausübung von Verkehrsrechten

In den Gemeinschaftsvorschriften ist zwar ein Übergangszeitraum vorgesehen, der daher auch den MOEL gewährt werden könnte, was aber in jedem Fall auf dem Grundsatz der Gegenseitigkeit geschehen sollte.

6. Außerordentliche Umstände, die eine Kapazitätsbeschränkung rechtfertigen

Es kann ein Mechanismus zugelassen werden, mit dem die Kapazitäten bei großen finanziellen Schwierigkeiten des Luftfahrtsektors eines Landes nach Artikel 10 der Verordnung Nr. 2408/92 eingefroren werden, sofern die Kapazitätsbeschränkungen nicht Flugdienste betreffen. Allerdings muß uneingeschränkte Transparenz gewährleistet sein; ferner muß die Gemeinschaft die Möglichkeit haben, auf entsprechende Entscheidungen Einfluß zu nehmen.

7. Flugtarifregelung

Wenn Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft von Entscheidungen im Hinblick auf überhöhte Tarife oder gegenseitige Tarifunterbietungen betroffen sind, muß sowohl bei internationalen als auch bei Inlandsdiensten uneingeschränkte Transparenz gewährleistet sein. Die Regelung für die Flugtarife, einschließlich der Beilegung von Streitigkeiten, muß eindeutig festgelegt werden. In einer ersten und zweiten Stufe könnte hier der Mechanismus aus dem ersten und zweiten Paket einbezogen werden, vor allem, wenn die technische Harmonisierung noch nicht auf einem entsprechenden Stand angelangt ist.

8. Beziehungen zu Drittländern (Ländern, die nicht Vertragsparteien der Abkommen sind) und internationalen Organisationen

In dem (den) Abkommen müssen Mechanismen vorgesehen werden, auf deren Grundlage in den Beziehungen zu Drittländern (Ländern, die nicht Vertragsparteien der Abkommen sind) und internationalen Organisationen "Gemeinsame Positionen" bezogen werden können.

9. Wettbewerb

Zusätzlich sollte in dem (den) Abkommen soweit erforderlich die Frage der geltenden Wettbewerbsregeln geregelt werden.

10. Sonstige relevante Aspekte

Internationale Dienste

Eine Festlegung der Möglichkeiten und Voraussetzungen, unter denen öffentliche Stellen zur Gewährleistung von Luftverkehrsdiensten im öffentlichen Interesse eingreifen können, würde lediglich auf einer Grundlage erwogen, die der der gegenwärtigen Gemeinschaftspraxis entspricht.

Inlandsdienste

Während durch die Harmonisierung im Rahmen der Europa-Abkommen gewährleistet werden sollte, daß in den MOEL dieselben Regeln gelten wie in der Gemeinschaft, muß durch das (die) Abkommen sichergestellt werden, daß Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft berechtigt sind, derartige Dienste unter denselben Bedingungen zu erbringen, insbesondere wenn Kabotagerechte eingeführt werden.

5. Durchsetzungsbestimmungen

5.1. Zur Überwachung und Durchsetzung der Abkommen müssen wirksame materiell-rechtliche Maßnahmen und Verfahren vereinbart werden, um jederzeit ein ausgewogenes Gleichgewicht zwischen dem Grad der angestrebten Liberalisierung zum einen und der Ergreifung geeigneter Harmonisierungsmaßnahmen zum anderen zu gewährleisten. In bezug auf die Wettbewerbsregeln sind wichtige Bestimmungen bereits in den Europa-Abkommen und in den Durchführungsbestimmungen festgelegt worden.

5.2. Die Durchführung der Abkommen in bezug auf den Marktzugang sollte grundsätzlich an die wirksame Durchsetzung der Wettbewerbsregeln im Luftfahrtbereich gebunden sein. Zusätzliche Regeln in Ergänzung der Europa-Abkommen wären insbesondere erforderlich, wenn der Luftverkehr zwischen den betreffenden Staaten bereits durch multilaterale oder ineinandergreifende bilaterale Abkommen abgedeckt wird.

- 5.3. Damit eine wirksame Kontrolle der Anwendung und Durchsetzung der Abkommen selbst gewährleistet werden kann, müssen geeignete Regeln ausgehandelt werden. Geltungsbereich und Inhalt solcher Regeln müssen entsprechend dem angestrebten Liberalisierungsgrad gestaltet werden; sie müssen jedoch den Vertragsparteien im Falle einer Meinungsverschiedenheit die Möglichkeit bieten, geeignete Maßnahmen zu ergreifen oder sogar einseitige Maßnahmen in Extremfällen (z.B. bei Verdrängungspraktiken), wenn keine Übereinkunft erzielt werden kann. Überdies müssen solche Regeln gewährleisten, daß die Rolle der Organe der Gemeinschaft bei der Auslegung des Besitzstands der Gemeinschaft gewahrt und dem Erfordernis einer vollständigen Transparenz und Konsultation in dem für die Verwirklichung der Ziele des (der) Abkommen(s) relevanten Bereichen, entsprochen wird. Der Übergang zu einer höheren Stufe eines Abkommens hat auf Grundlage eines Vorschlags der Kommission für den Rat zu erfolgen; gleichzeitig ist ein Bericht über das erreichte Ausmaß der Harmonisierung vorzulegen.
- 5.4. Eine vollständige Anpassung an den Besitzstand der Gemeinschaft erfordert auch, daß ein MOEL oder ein MOEL-Block Vorschriften für die institutionelle Integration vorsieht, die gewährleisten, daß der Rolle der Kommission und des Gerichtshofes angemessen Rechnung getragen wird.

6. Sonderbestimmungen

- 6.1. Für die Durchführung jedes Abkommens (aller Abkommen) wird ein spezieller gemeinsamer Ausschuß eingesetzt, der sich aus Vertretern beider Vertragsparteien zusammensetzt. Unbeschadet des Assoziationsrates (der Assoziationsräte), die auf der Grundlage des Assoziationsabkommens (der Assoziationsabkommen) eingesetzt wurden, sollten diese Ausschüsse die ordnungsgemäße Durchführung der Abkommen gewährleisten, die Entwicklung der Märkte überwachen und sicherstellen, daß die Luftfahrtunternehmen auf gleichberechtigter Basis in einen lautereren Wettbewerb treten. In geeigneten Fällen sollten die Ausschüsse soweit wie möglich die Verfahren der Europa-Abkommen in Anspruch nehmen.

6.2. Wenn das (die) Abkommen Luftverkehrsdienstleistungen zwischen MOEL abdeckt (abdecken), muß durch entsprechende Durchführungsbestimmungen sichergestellt werden, daß der Zuständigkeitsbereich jeder einzelnen Partei eindeutig festgelegt und das (die) Abkommen auch unter diesen Bedingungen wirksam umgesetzt werden kann (können). Darüber hinaus werden für alle Parteien geltende Mechanismen für eine schnelle und wirksame Durchsetzung vorgesehen, wobei einseitige Maßnahmen lediglich in Extremfällen unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit ergriffen werden sollen.

6.3. Des weiteren sollten in den Abkommen geeignete Verfahren für ihre Anpassung bei Änderung bestehender oder bei Verabschiedung neuer gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften vorgesehen werden.

7. Gültigkeitsdauer

7.1. Das (die) Abkommen sollte(n) von unbeschränkter Gültigkeitsdauer sein, aber nach fünf Jahren im weiteren Rahmen der Europa-Abkommen oder von Beitrittsverhandlungen überprüft werden. Dieser Zeitraum sollte jedoch verkürzt werden, wenn vor Ablauf der Fünfjahresfrist ein weiterer Schritt zur vollen Marktintegration vollzogen werden kann. Die Überprüfung wird in den Gemischten Ausschüssen vorbereitet.

8. Kündigung des Abkommens (der Abkommen)

8.1. Die Vertragsparteien sollten die Möglichkeit haben, das (die) Abkommen nach vorheriger Absprache mit der anderen Vertragspartei und unter Einhaltung einer bestimmten Frist zu kündigen.

THEMENCHECKLISTE

A. Themen für Luftverkehrsabkommen

- Verbot einer Diskriminierung aus Gründen der Nationalität (**Prioritätsgrad 1**)
- Verkehrsrechte (**1. bis 4. Freiheit, Prioritätsgrad 1**), (**5. Freiheit je nach Einzelfall**), (**7. Freiheit, Prioritätsgrad 2**) und (**8./9. Freiheit, Prioritätsgrad 3**)
- **Beteiligung von Luftfahrtunternehmen (1)**
- **Tarifregelung (1)**
- **Kapazitätenregelung (1)**
- Berechtigung zur Gründung eines Luftfahrtunternehmens (Niederlassungsrecht) (**3**)
- Bedingungen für die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, sowohl für internationale Strecken als auch für Inlandstrecken (**2 und 3**)
- (*) ➤ Bedingungen für vorläufige ausschließliche Genehmigungen (**2**)
- (*) ➤ Spezialbedingungen für regionale Flugdienste mit kleinen Luftfahrzeugen (**1**)
- **Kombinierung von Flugdiensten (1)**
- **Verkehrsverteilung in Flughafensystem (1)**
- **Bodenabfertigungsdienste (1)**
- **Besondere Umstände, aufgrund deren die Ausübung von Verkehrsrechten eingeschränkt werden kann (1)**
- **Besondere Umstände, aufgrund deren die Kapazität eingeschränkt werden kann (1)**
- **Verfahrensbestimmungen (1)**
- **Konsultationsverfahren und Regelungen im Hinblick auf die Aufnahme künftiger gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften (gegebenenfalls 1)**
- **Konsultationsverfahren im Hinblick auf Verbindungen zu Drittländern und internationalen Organisationen (1)**

(*)Diese Punkte sind nachrangig, sie könnten aber Bestandteil jeder dieser Stufen sein.

B. Wichtige Harmonisierungs- und Wettbewerbsmaßnahmen für den Luftverkehr

- Bedingungen für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung **(1)**
- Bedingungen für das Leasing von Luftfahrzeugen im Hinblick auf die Sicherheit **(1)**
- Bedingungen für die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen für Inlandstrecken **(3)**
- Regelungen für computergesteuerte Buchungssysteme **(1)**
- Regelungen über Entschädigungen für nicht erbrachte Beförderungsleistungen **(1)**
- Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störfällen in der Zivilluffahrt **(1)**
- Wettbewerbsregeln **(1)**
- Regelungen für die Begrenzung von Lärmemissionen **(1)**
- Regelungen für die Zuweisung von Slots auf stark ausgelasteten Flughäfen **(1)**
- Befähigungszeugnisse
- =Harmonisierungsregeln **(1)**
- =Regelungen über die gegenseitige Anerkennung nach der Harmonisierung und Vollmitgliedschaft in der JAA **(3)**
- Regelungen für die Beschaffung von Ausrüstungen und Systemen für das Flugverkehrsmanagement **(1)**
- Anwendung der Gemeinsamen Flugtüchtigkeitsvorschriften und Eintreten für das wichtige Ziel der Vollmitgliedschaft in der JAA **(1)**
- Beitritt zu Eurocontrol bei nächster Gelegenheit **(1)**

Diese Checkliste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

**AD-HOC-VERFAHREN FÜR DIE VERHANDLUNGEN ÜBER
LUFTVERKEHRSABKOMMEN ZWISCHEN DER EG UND
DEN MITTEL- und OSTEuropÄISCHEN LÄNDERN**

I. Verfahren

1. Die Kommission führt die Verhandlungen im Namen der Gemeinschaft im Benehmen mit einem vom Rat eingesetzten Sonderausschuß, der sie bei dieser Aufgabe unterstützt. Hierfür gelten die in Abschnitt II aufgeführten Verhaltensregeln.
2. Die Kommission berichtet dem Rat regelmäßig über die Ergebnisse der Verhandlungen.

II. Verhaltensregeln

1. Mit der Ermächtigung zur Aufnahme von Verhandlungen wird automatisch ein Sonderausschuß für die betreffenden Verhandlungen eingesetzt^(*).

Hierzu teilen die Mitgliedstaaten dem Generalsekretariat des Rates möglichst rasch mit, welche Vertreter sie in diesen Ausschuß entsenden; die Form der Mitteilung ist den Mitgliedstaaten freigestellt.

2. Die Verhandlungen sind rechtzeitig vorzubereiten.

Hierzu übermitteln die Kommissionsdienststellen dem Generalsekretariat des Rates möglichst bald den vorgesehenen Terminplan und die einschlägigen Unterlagen.

(*) Aus Gründen der Vertraulichkeit dürfte es zweckmäßig sein, daß die Vertreter der Mitgliedstaaten namentlich benannt und die Unterlagen für die Verhandlungen ausschließlich an sie gerichtet werden. Dies schließt eine Vertretung sowie die Begleitung durch Sachverständige nicht aus.

3. Zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten ist ständig für eine enge Abstimmung zu sorgen.

a) Jeder Verhandlungsrunde geht eine Sitzung im Rahmen der Ratsgremien voraus, um die für die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten bestehenden Schlüsselfragen zu ermitteln und nach Möglichkeit einen gemeinsamen Standpunkt bzw. Leitlinien festzulegen.

Diese Sitzung wird vom Vorsitz in Absprache mit der Kommission rechtzeitig einberufen.

b) Auf Veranlassung der Kommission, des Vorsitzes oder eines Mitgliedstaats finden während der gesamten Verhandlungen vor Ort Koordinierungssitzungen statt.

Der Vorsitz trifft Vorkehrungen für diese Sitzungen und erstellt erforderlichenfalls Dokumente über die Ergebnisse der Beratungen.

c) Die Mitglieder des Sonderausschusses werden gebeten, an allen Verhandlungssitzungen teilzunehmen.

Gespräche ohne die Anwesenheit der Ausschußmitglieder sollten die Ausnahme bleiben; sie dürfen nicht an die Stelle des normalen Verfahrens treten. Der Sonderausschuß ist auf jeden Fall über solche Gespräche in angemessener Weise zu unterrichten.

Bei diesen Gesprächen kann die Kommission eine begrenzte Anzahl von Mitgliedern des Sonderausschusses als Sachverständige hinzuziehen. In jedem Fall kann der Vorsitzende des Sonderausschusses auf Wunsch an diesen Gesprächen teilnehmen.

d) In Angelegenheiten, die unter die Zuständigkeit der Gemeinschaft fallen, spricht die Kommission bei den Verhandlungen im Namen der Gemeinschaft; die Vertreter der Mitgliedstaaten ergreifen nur auf deren Bitte das Wort. Darüber hinaus unterlassen die Vertreter der Mitgliedstaaten jegliche Handlung, die die Kommission bei der ordnungsgemäßen Wahrnehmung ihrer Aufgaben beeinträchtigen könnte.