



Brüssel, den 21. Februar 2018
(OR. en)

10884/97
DCL 1

AVIATION 27

FREIGABE

des Dokuments 10884/97 RESTREINT

vom 30. September 1997

Neuer Status: Öffentlich zugänglich

Betr.: Verhandlungen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und den
Vereinigten Staaten 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.

10884/97

RESTREINT

AVIATION 27

BERICHT

des Ausschusses der Ständigen Vertreter (1. Teil)

an den Rat (Verkehr)

Nr. Vordokument: 10706/97 AVIATION 24

Nr. Kommissionsbericht: 8801/97 AVIATION 21 [SEK(97) 1084]

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

I. EINLEITUNG

i) Der Rat hat die Kommission am 25. Juli 1996 ermächtigt, im Namen der Europäischen Gemeinschaft Verhandlungen mit den Vereinigten Staaten im Bereich Luftverkehr mit dem Ziel aufzunehmen, einen gemeinsamen Luftverkehrsraum zwischen den betroffenen Parteien zu schaffen. ⁽¹⁾ In dem Mandat wird klar zwischen zwei getrennten Verhandlungsphasen unterschieden. In der ersten Phase soll vor allem über die Regelungsmaßnahmen ("soft rights") verhandelt werden, die auf einen gemeinsamen Luftverkehrsraum anwendbar sind, während in der zweiten Phase auch Fragen des Marktzugangs (wie beispielsweise Verkehrsrechte) erörtert werden sollen.

In dem Mandat werden auch die Bedingungen vorgegeben, die erfüllt sein müssen, damit der Übergang von der ersten zur zweiten Verhandlungsphase erfolgen kann. Die wichtigsten Bedingungen sind folgende:

(1)Dok. 8415/96 AVIATION 12 RESTREINT.

- "Am Ende der ersten Phase sollte eine **vereinbarte Niederschrift** über die Möglichkeiten zur Erreichung von Vereinbarungen über die Liste der auf den Seiten 12 und 13 aufgeführten Aspekte unterzeichnet werden; aus dieser vereinbarten Niederschrift sollten die Ergebnisse der Beratungen und die Einstellung der Vertragsparteien zu dem 'gemeinsamen Luftverkehrsraum' klar hervorgehen." ⁽²⁾
- "Die Kommission wird zwischen den einzelnen Phasen weitere Evaluierungen durchführen, um dem Rat einen **Bericht** über die erste Verhandlungsphase und möglicherweise einen **Vorschlag für ein Mandat** für die zweite Phase zu unterbreiten." ⁽³⁾
- "Der Rat hat dann die Wahl zwischen einem Beschuß über den Bericht oder einem spezifischen Mandat für die zweite Verhandlungsphase, falls **bedeutende Ergebnisse** erzielt werden [...]." ⁽⁴⁾

ii) Am 30./31. Oktober 1996 fand in Washington eine erste Gesprächsrunde zwischen der Gemeinschaft und den Vereinigten Staaten statt, deren Ergebnis in Dokument 11821/96 AVIATION 22 RESTREINT niedergelegt wurde. Auf der Tagung des Rates "Verkehr" vom 12. Dezember 1996 erstattete das Kommissionsmitglied Herr KINNOCK in mündlicher Form über diese Gespräche Bericht.

iii) Am 3. April 1997 fand eine zweite Gesprächsrunde in Brüssel statt.

iv) Am 3. Juni 1997 hat die Kommission dem Rat einen Bericht über die Verhandlungen mit den USA über den Luftverkehr unterbreitet, in dem sie den Rat ersucht, "von dem vorliegenden Bericht Kenntnis zu nehmen und zu beschließen, daß die Kommission ermächtigt wird, Verhandlungen mit den USA über die Gesamtheit des 'Gemeinsamen Luftverkehrsraums' aufzunehmen" (d.h. in die zweite Verhandlungsphase einzutreten). ⁽⁵⁾

v) Am 17. Juni 1997 hat das Kommissionsmitglied Herr KINNOCK auf der Tagung des Rates "Verkehr" eine Einführung zu diesem Bericht gegeben. Der Rat "nahm diesen Bericht zur Kenntnis und beauftragte den Ausschuß der Ständigen Vertreter, ihn inhaltlich zu prüfen und dem Rat auf seiner nächsten, unter luxemburgischem Vorsitz stattfindenden Tagung im Oktober 1997 Bericht zu erstatten". ⁽⁶⁾

(2)Dok. 8415/96, S. 4.

(3)Dok. 8415/96, S. 3.

(4)Dok. 8415/96, S. 3.

(5)Dok. 8801/97 AVIATION 21, S. 7.

(6)Dok. 9071/97 PV/CONS 34 TRANS 89, S. 10.

vi) Am 24. September 1997 hat der Ausschuß der Ständigen Vertreter den Bericht der Kommission geprüft. Das Ergebnis dieser Beratungen ist in Teil II dieses Dokuments enthalten.

II. PRÜFUNG DES BERICHTS DER KOMMISSION

1. Einführung zu dem Bericht der Kommission durch den Vertreter der Kommission

Bei seinen Erläuterungen zu dem obengenannten Bericht wies der Vertreter der Kommission insbesondere darauf hin, daß

- den Vereinigten Staaten während der ersten beiden Gespräche am 30./31. Oktober 1996 und am 3. April 1997 verschiedene detaillierte Arbeitspapiere unterbreitet und mit ihnen erörtert wurden;
- die Vereinigten Staaten zu verstehen gegeben hätten, daß sie über die sogenannten "soft rights" nur im Rahmen von Verhandlungen zu sprechen bereit seien, die alle Aspekte eines gemeinsamen Luftverkehrsraums abdecken, d.h. auch Fragen des Marktzugangs einbeziehen;
- die beiden ersten Gespräche mit der Unterzeichnung einer prozeduralen Schlußfolgerung abgeschlossen wurden, die die vereinbarte Niederschrift der Beratungen darstellt, da die USA nicht bereit waren, eine detailliertere "vereinbarte Niederschrift" zu unterzeichnen⁽⁷⁾;

(7) Die "vereinbarte Niederschrift der Beratungen" hat folgenden Wortlaut:

"Die Delegationen der USA und der EU kamen am 3. April 1997 zusammen, um die am 30. und 31. Oktober 1996 begonnenen Gespräche über die Möglichkeit des Abschlusses eines künftigen Luftverkehrsabkommens zwischen den USA und der EU fortzusetzen. Beide Delegationen erachteten diese Gespräche als positiv und informativ. Sie stellten fest, daß in weiten Bereichen zwischen ihnen Konvergenz herrscht, erkannten jedoch auch an, daß es zu bestimmten Themen unterschiedliche Meinungen gab. Die Delegationen werden sich intern beraten und einander bezüglich der nächsten Schritte konsultieren" (Dok. 8801/97, S. 5, Nummer 10).

- weitere Gespräche auf der Grundlage des vorhandenen Mandats wohl kaum zu substantiellen Ergebnissen führen dürften. Tatsächlich wäre eine Fortsetzung der Verhandlungen auf der gegenwärtigen Grundlage eine Verschwendungen öffentlicher Mittel;
- für eine erfolgreiche und effiziente Fortsetzung der Verhandlungen daher ein Mandat unabdingbar ist, das das gesamte System des "gemeinsamen Luftverkehrsraums" abdeckt;
- das Kommissionsmitglied Herr KINNOCK auf der Tagung des Rates (Verkehr) vom 17. Juni 1997 den Antrag auf Ausweitung des Mandats auf das gesamte System des "gemeinsamen Luftverkehrsraums" im Namen der Kommission bestätigt hat.

2. Reaktionen der Delegationen

Die österreichische, die griechische, die spanische, die französische, die italienische und die portugiesische Delegation lehnten den Antrag der Kommission auf Ausweitung des Mandats beim derzeitigen Stand der Verhandlungen mit folgender Begründung ab:

- Die vorangegangenen zwei Gesprächsrunden mit den Vereinigten Staaten dienten der Sondierung und könnten nicht als echte Verhandlungen über den Regelungsrahmen für den "gemeinsamen Luftverkehrsraum" betrachtet werden;
- folglich seien "auf dem Wege zu einem stabilen Rahmen zur Festlegung gleichwertiger Wettbewerbsbedingungen" bislang keine "nennenswerten Fortschritte" ⁽⁸⁾ erzielt worden;
- bislang wurde keine "vereinbarte Niederschrift" über die Liste der auf den Seiten 12 und 13 des Mandats genannten Punkte (z.B. kartell- und wettbewerbsrechtliche Vorschriften, Eigentumsverhältnisse und Kontrolle, CRS, Code-sharing usw.) unterzeichnet;

(8)Dok. 8415/96, S.5.

- eine verfrühte Diskussion über Fragen des Marktzugangs würde die Gefahr bergen, daß sich weitere Gespräche hauptsächlich auf derartige Fragen konzentrieren und "soft rights", an deren Erörterung den Vereinigten Staaten offensichtlich wenig gelegen ist, unberücksichtigt blieben;
- die Vereinigten Staaten haben nie offiziell erklärt, daß sie nicht bereit seien, die Verhandlungen über die "soft rights" fortzuführen.

Der Vertreter der Kommission erwiderte, daß der Verkehrsminister der Vereinigten Staaten, Herr Rodney E. Slater, in seinem Schreiben vom 21. Mai 1997 an das Kommissionsmitglied Herrn Neil Kinnock eindeutig erklärt hat, daß die Vereinigten Staaten Verhandlungen mit der Kommission begrüßen, sobald die Kommission in wirtschaftlichen Fragen des Luftverkehrs die uneingeschränkte Vertretung der Mitgliedstaaten übernommen hat und ihr ein Mandat zur Erreichung eines völlig offenen Nordatlantikmarktes erteilt wurde."

Die britische Delegation räumte ein, daß zu diesem Zeitpunkt ein drittes Treffen mit den Vereinigten Staaten unangebracht wäre, forderte die Kommission allerdings auf, sich weiter um die versprochene schriftliche Antwort der Vereinigten Staaten zur Streitbeilegung zu bemühen. Nach Ansicht dieser Delegation käme eine Diskussion über ein Mandat für Fragen des Marktzugangs zu einer Zeit, da bilaterale Verhandlungen mit den Vereinigten Staaten geführt würden, ungelegen. Der Vertreter der Kommission sagte zu, die Frage der Streitbeilegung weiterzuverfolgen.

Die niederländische Delegation erklärte, daß sie aufgrund der Notwendigkeit offener Märkte angesichts der wachsenden Zahl globaler Allianzen einer Ausweitung des Mandats auf das gesamte System des "gemeinsamen Luftverkehrsraums" *grundsätzlich* zustimmen könnte.

Der Vertreter der Kommission zeigte Verständnis dafür, daß einige Mitgliedstaaten Schwierigkeiten damit haben, die Kommission zum Eintritt in die zweite Verhandlungsphase zu ermächtigen, während sie selbst sich noch in bilateralen Verhandlungen mit den Vereinigten Staaten befinden. Um jedoch die Verhandlungen auf pragmatischem Wege voranzubringen, wäre folgendes Szenario einer Überlegung wert:

- Die Kommission würde ermächtigt, alle Fragen im Zusammenhang mit dem gemeinsamen Luftverkehrsraum zu erörtern.
- Angesichts der mit hoher Wahrscheinlichkeit bevorstehenden langen Verhandlungsdauer sollte es den Mitgliedstaaten freistehen, ihre eigenen bilateralen Verhandlungen fortzusetzen und bis zur Einführung eines gemeinsamen Luftverkehrsraums eigene Übergangsregelungen vorzusehen, unter der Voraussetzung, daß sie im Einklang mit ihren Verpflichtungen gegenüber der Gemeinschaft handeln.

Einige Delegationen beantragten, daß die genauen Bedingungen für einen solchen pragmatischen Ansatz vor der Ratstagung vorliegen.

Der Präsident des Ausschusses der Ständigen Vertreter stellte abschließend fest, daß der Rat im Lichte von neuen von der Kommission dargelegten Entwicklungen einen solchen Ansatz voraussichtlich prüfen wird.