



Rat der
Europäischen Union

013136/EU XXVI. GP
Eingelangt am 01/03/18

Brüssel, den 28. Februar 2018
(OR. en)

10786/97
DCL 1

AVIATION 25
PECOS 122

FREIGABE

des Dokuments	10786/97 RESTREINT
vom	22. September 1997
Neuer Status:	Öffentlich zugänglich
Betr.:	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

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

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

10786/97

RESTREINT

AVIATION	25
PECOS	122

AUFZEICHNUNG

des Generalsekretariats

für den Ausschuß der Ständigen Vertreter / Rat

Nr. Kommissionsbericht: 8800/97 AVIATION 20 PECOS 82

Betr.: 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

I. EINLEITUNG

- i) Der Rat hat am 3. Oktober 1996 die Kommission ermächtigt, im Namen der Europäischen Gemeinschaft mit Bulgarien, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Rumänien, der Slowakei, Slowenien, der Tschechischen Republik und Ungarn Verhandlungen über den Marktzugang zum Luftverkehr aufzunehmen, und entsprechende Verhandlungsrichtlinien verabschiedet. ⁽¹⁾
- ii) Während der ersten fünf Monate des Jahres 1997 ist die Kommission mit den mitteleuropäischen Ländern (MEL), für die das Verhandlungsmandat gilt, zu bilateralen Gesprächen zusammengetroffen. Bei diesen Treffen wurden Fragen im Zusammenhang mit der gegenwärtigen Marktlage, mit bestehenden bilateralen Abkommen, mit der Harmonisierung der Rechtsvorschriften für den Luftverkehr, mit dem Marktzugang sowie mit Bereichen, in denen Probleme auftreten könnten, behandelt.

(1) Dok. 10533/96 AVIATION 18 PECOS 141 RESTREINT.

- iii) Im Anschluß an diese Treffen hat die Kommission den Delegationen Dokumente mit ausführlichen, überarbeiteten Angaben zu den betreffenden Ländern unterbreitet.
- iv) Parallel zu den von der Kommission veranstalteten bilateralen Treffen nahm die Organisation der gemeinsamen Luftfahrtbehörden (JAA) ⁽²⁾ eine gründliche Bewertung der Luftsicherheitsstandards der einzelnen mitteleuropäischen Länder und ihrer Befähigung zur Überwachung vor. ⁽³⁾
- v) Am 2. Juni 1997 hat die Kommission dem Rat ein Arbeitspapier der Kommissionsdienststellen zu den "Verhandlungen über Luftverkehrsabkommen mit mitteleuropäischen Ländern" vorgelegt. ⁽⁴⁾
- vi) Der Rat (Verkehr) nahm am 17. Juni 1997 von dem genannten Bericht, zu dem das Kommissionsmitglied KINNOCK dem Rat Erläuterungen gab, Kenntnis.
- vii) Am 18. September 1997 trat der Sonderausschuß, der vom Rat eingesetzt worden war, um die Kommission bei den Verhandlungen mit den betreffenden mitteleuropäischen Ländern zu unterstützen, zu einer Sitzung zusammen, um die für den 25. September 1997 in Brüssel vorgesehene Tagung auf der Ebene hoher Beamter über die Luftverkehrsverhandlungen zwischen der EU und den MEL vorzubereiten. Die Ergebnisse dieser Vorbereitungsitzung sind nachstehend in Teil II wiedergegeben.

(2) Die ORGANISATION DER GEMEINSAMEN LUFTFAHRTBEHÖRDEN (JAA) ist ein beigeordnetes Organ der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC), das die Zivilluftfahrtbehörden einer großen Anzahl europäischer Staaten vertritt, die übereingekommen sind, bei der Entwicklung und Umsetzung gemeinsamer Sicherheitsstandards und Verfahren zusammenzuarbeiten.

(3) Der JAA-Bericht über die Besuche zur Durchführung dieser Sicherheitsbewertung wurde den Delegationen in dem Arbeitsdokument AVIATION/97/12 zugänglich gemacht.

(4) Dok. 8800/97 AVIATION 20 PECOS 82.

II. ERGEBNISSE DER SITZUNG DES SONDERAUSSCHUSSES VOM 18. SEPTEMBER 1997

Bei seinen einleitenden Bemerkungen führte der Vertreter der Kommission folgendes aus:

- Er unterrichtete den Sonderausschuß davon, daß im Anschluß an die für den 25. September 1997 vorgesehene Tagung auf der Ebene hoher Beamter (aus den Mitgliedstaaten wie aus den zehn MEL) bilaterale Treffen mit den einzelnen MEL stattfinden werden.
- Er erklärte, bei diesen bilateralen Treffen werde es hauptsächlich darum gehen, die Übergangsvereinbarungen festzulegen, die bis zur vollständigen Integration der einzelnen MEL in den Luftverkehrsmarkt der Gemeinschaft Anwendung finden sollen ⁽⁵⁾.
- Er ersuchte den JAA-Vertreter, der zur Teilnahme an der Sitzung des Sonderausschusses eingeladen worden war, um ein Exposé über den JAA-Bericht über die Besuche zur Durchführung der Sicherheitsbewertung in den zehn unter das Verhandlungsmandat fallenden MEL.

Der JAA-Vertreter gab ein kurzes Exposé über diesen Bericht und führte dabei aus, daß sich sehr schwer vorhersagen lasse, wie lange die Übergangszeiten sein müßten, ehe die einzelnen MEL in den Gemeinschaftsbinnenmarkt integriert werden könnten. Doch habe der JAA-Bericht auch gezeigt, daß einige MEL bei der Anpassung an die Gemeinschaftsstandards weit mehr Fortschritte erzielt hätten als andere.

(5) Mit der Arbeitsunterlage AVIATION/97/11 hatten die Delegationen den Entwurf eines Vermerks an die Teilnehmer der Tagung auf der Ebene hoher Beamter erhalten, der u.a. Bestimmungen für die Übergangsvereinbarungen umfaßte. Eine aktualisierte Fassung dieses Vermerks, bei der die schriftlichen Beiträge der Delegationen berücksichtigt wurden, wurde in der Sitzung des Sonderausschusses verteilt.

Alle Delegationen bekräftigten ihre Standpunkte, wonach

- es besser wäre, ein **multilaterales Abkommen** zwischen der Gemeinschaft und den MEL abzuschließen als zehn bilaterale Abkommen; sie räumten allerdings ein, daß angesichts der unterschiedlichen Entwicklungsstufen der zehn MEL Abkommen zwischen der Gemeinschaft und einer bestimmten Gruppe oder mehreren Gruppen von MEL vielleicht in Betracht zu ziehen wären. Auf alle Fälle müßte der multilaterale Charakter der Vereinbarungen gewährleistet sein;
- die volle Integration der betreffenden Luftverkehrsmärkte von der Bedingung abhängt, daß die MEL den **gemeinschaftlichen Besitzstand** auf dem Gebiet des Luftverkehrs, wie er in der Anlage zu der Arbeitsunterlage AVIATION/97/11 festgehalten ist, in vollem Umfang akzeptieren und ihrerseits umsetzen. Die genannte Anlage wäre regelmäßig zu überarbeiten, um künftigen Entwicklungen des gemeinsamen Besitzstandes Rechnung zu tragen;
- es von entscheidender Bedeutung ist, daß Liberalisierung und Harmonisierung, insbesondere was die gesamten **Sicherheitsaspekte** betrifft, miteinander **Hand in Hand** gehen. Die Erfahrungen der Gemeinschaft bei der Liberalisierung ihres eigenen Binnenmarktes (zweites und drittes Paket) könnten als Grundlage für die erforderlichen Übergangsvereinbarungen dienen; dabei sei allerdings zu berücksichtigen, daß die wirtschaftlichen und rechtlichen Gegebenheiten zur Zeit des Liberalisierungsprozesses in der Gemeinschaft nicht mit den derzeitigen Gegebenheiten in den MEL identisch sind.

Was die in der Arbeitsunterlage AVIATION/97/11 umrissenen Übergangsvereinbarungen anbelangt, so stimmten die meisten Delegationen darin überein, daß

- der Austausch von **Verkehrsrechten** insbesondere von der Sicherheitslage in dem jeweiligen MEL abhängt; außerdem sollte der Austausch von Verkehrsrechten auch Charterdienste einschließen;
- bei den Kapazitäten in der einen oder anderen Form eine schrittweise Liberalisierung vielleicht erforderlich wäre, wobei allerdings zu berücksichtigen sei, daß in mehreren bestehenden bilateralen Vereinbarungen auf eine Begrenzung nicht der *Kapazitäten*, sondern der *Bedienungshäufigkeit* Bezug genommen wird;

- es Luftfahrzeugen aus den MEL, die nicht die **Lärm**vorschriften gemäß dem gemeinschaftlichen Besitzstand erfüllen, erlaubt werden könnte, Fluglinien *außerhalb* der Gemeinschaft zu bedienen, aber die zeitliche Begrenzung einer solchen Ausnahme sichergestellt werden müßte;
- es den MEL möglich sein könnte, gleich von Beginn an das Konzept des Gemeinschafts-**eigentümers** anzuwenden, wobei sie dafür Sorge tragen müßten, daß Staatsangehörige oder Einrichtungen aus Nichtgemeinschafts- oder nicht assoziierten Ländern weder mehrheitliche Eigentumsrechte an ihren Fluggesellschaften halten noch die tatsächliche Kontrolle über diese Gesellschaften ausüben;
- **einseitige Maßnahmen** unter außergewöhnlichen Umständen - entsprechend der einschlägigen ECAC-Modellklausel - zulässig sein sollten, sofern unverzichtbare *Sicherheits*-interessen auf dem Spiel stehen; die Möglichkeit, Maßnahmen aufgrund *wirtschaftlicher* Erwägungen zu ergreifen, müßte hingegen erst noch weiter geprüft werden.

Die österreichische und die finnische Delegation sprachen sich dafür aus, die Luftverkehrstarifregelungen schrittweise zu liberalisieren.

Die österreichische Delegation wies darauf hin, daß nicht alle MEL das 1944 in Chicago unterzeichnete multilaterale Transitübereinkommen ratifiziert haben. Der Vertreter der Kommission erwiderte darauf, die Kommission werde dieser Frage nachgehen.