

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

KOM(92) 434 endg.

Brüssel, den 21. Oktober 1992

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT

**Beziehungen mit Drittländern auf dem
Gebiet des Luftverkehrs**

	Seite
EINLEITUNG	3
 I. Beschreibung der derzeitigen Lage	
Wirtschaftliche Lage	4
Bilaterale Abkommen	5
Bilaterale Abkommen und das Gemeinschaftsrecht	6
Bestehende Beziehungen der Gemeinschaft mit Drittländern	8
 II. Entwicklung einer Gemeinschaftspolitik	
Gemeinschaftsinteresse und nationales Interesse	10
Ziele einer Gemeinschaftspolitik	13
Erfordernisse des Binnenmarkts und	17
Anwendung der Grundsätze des Vertrags	
 III. Festlegung von Verfahren	
Zuständigkeit für Verhandlungen	21
Verhandlungen auf Gemeinschaftsebene	23
Verhandlungen auf der Ebene der Mitgliedstaaten	24
Koordinierung	24
Verhandlungsdirektiven	26
Das Aufteilungsverfahren	26
Kontinuität	28
Vertraulichkeit	28
Dokumentation	28
 IV. Entscheidungen	29
 Anhang I Vorschlag der Kommission	30
Anhang II Das stufenweise Verfahren	46
Anhang III Allgemeine statistische Tabellen	49
Anhang IV Der EG/US-Markt - Ein statistischer Überblick	56
Anhang V Luftverkehrsabkommen	84

1/1

1

1/1

1

1/1

1

1/1

1

1/1

1

1/1

1

1/1

1

1/1

1

1/1

1

1/1

1

1/1

1

1/1

1

1/1

1

1/1

1

1/1

1

1/1

1

1/1

1

1/1

1

1/1

1

1/1

1

BEZIEHUNGEN MIT DRITTLÄNDERN AUF DEM GEBIET DES LUFTVERKEHRS

EINLEITUNG

1. Im Februar 1990 legte die Kommission einen Vorschlag für eine Entscheidung des Rates über ein Konsultations- und Genehmigungsverfahren für Abkommen zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern auf dem Gebiet des gewerblichen Luftverkehrs⁽¹⁾ vor, welcher im Rat bisher noch nicht beraten wurde. Der Hauptgrund für diesen Vorschlag war, daß die Gemeinschaft mit der schrittweisen Vollendung des Binnenmarkts auch nach außen hin geschlossen auftreten muß. Darüber hinaus galt es, den besonderen Merkmalen des Luftverkehrssektors Rechnung zu tragen: starker staatlicher Einfluß, sehr häufige Verhandlungen, Protektionismus, Staatseigentum an den Luftfahrtunternehmen usw.
2. Der Ministerrat hat das dritte und letzte Luftverkehrspaket⁽²⁾ auf seiner Tagung am 22. und 23. Juni 1992 verabschiedet; somit wird der Binnenmarkt im Luftverkehr am 1. Januar 1993 Wirklichkeit. Die Tatsache, daß einige Grundprinzipien der Gemeinschaft in der gegenwärtigen Situation gefährdet sind, zwingt die Gemeinschaft dazu, unverzüglich über die Beziehungen mit Drittländern nachzudenken. Die Errichtung des Binnenmarkts dürfte dazu beitragen, die Wettbewerbsposition der Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft gegenüber einigen sehr effizienten Unternehmen aus Drittländern zu stärken. Es wird jedoch notwendig sein, den Binnenmarkt durch eine Gemeinschaftspolitik für die Beziehungen mit Drittländern zu ergänzen, damit die Luftfahrtunternehmen die neuen kommerziellen Chancen voll nutzen können. Um die Beratungen im Rat zu erleichtern, hat die Kommission nach Konsultation von Experten beschlossen, eine zusätzliche Mitteilung vorzulegen, in der ausführlicher dargelegt wird, wie eine Luftverkehrspolitik für die Beziehungen mit Drittländern entwickelt werden kann.
3. In dieser Mitteilung werden die drei nachgenannten Bereiche behandelt und geeignete Vorschläge für Ratsentscheidungen gemacht:
 - I. Beschreibung der derzeitigen Lage
 - II. Entwicklung einer Gemeinschaftspolitik
 - III. Erstellung von Übergangsverfahren

(1) 5080/90 AER 16 KOM(90) 17 endg.

(2) ABl. Nr. L 240 vom 24. August 1992, S. 1.

1. BESCHREIBUNG DER DERZEITIGEN LAGE

Wirtschaftliche Lage

4. Für die Mehrheit der Luftfahrtunternehmen (Carrier) der Gemeinschaft entfallen mehr als 50 % ihrer gesamten Verkehrsleistungen auf außereuropäische Verkehre. Tabelle A und Tabelle E des Anhangs III weisen die relative Bedeutung der verschiedenen geographischen Märkte für die wichtigsten EG-Flag-Carrier nach der Zahl der Fluggäste und den bezahlten Fluggastkilometern (RPK) aus. Es überrascht nicht, daß der Nordatlantikverkehr - gemessen am Verkehrsaufkommen - nach wie vor der bedeutendste Markt ist; diese Tatsache spiegelt auch Tabelle B wider, die außerdem die Bedeutung des Verkehrs mit den EFTA-Ländern darstellt. Bei US-Fluggesellschaften entfallen gut 70 % ihres Gesamtverkehrs auf inländische Luftverkehrsdienste; bei den AEA-Fluggesellschaften dagegen machen die Verkehrsdienste innerhalb der Gemeinschaft weniger als 30 % ihres Gesamtverkehrs aus. Dies zeigt, wie wichtig die Märkte außerhalb der EG für die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sind.
5. Weitgehend das gleiche Bild ergibt sich aus den ICAO-Statistiken, die alle Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft erfassen. Doch weisen sie eine größere Bedeutung der EG- und EFTA-Anteile aus, weil die zusätzlichen Carrier der Gemeinschaft vornehmlich Inlands- und Kurzstreckenverkehre durchführen. Aus Tabelle B geht hervor, daß der Anteil des außereuropäischen internationalen Verkehrs insbesondere in Frankreich, Deutschland, Italien, den Niederlanden, Spanien und im Vereinigten Königreich mehr als 20 % beträgt. Werden jedoch die Revenue Passenger Kilometers (RPK) zugrunde gelegt, so fällt der internationale Bereich stärker ins Gewicht (Tabelle E).
6. Interessant ist auch die Feststellung aus Tabelle C, daß der Nordatlantikmarkt für alle Mitgliedstaaten (vielleicht mit Ausnahme Luxemburgs) wichtig, die Bedeutung der anderen internationalen Märkte für die einzelnen Mitgliedstaaten aber unterschiedlich ist. Südamerika ist wichtig für Spanien und Portugal, der Nahe Osten ist wichtig für Frankreich und Italien, der Ferne Osten ist für ziemlich viele Mitgliedstaaten wichtig, während Australien usw. für Griechenland und das Vereinigte Königreich wichtig sind.
7. Tabelle D vermittelt einen Überblick über das Verkehrswachstum im Langstreckenverkehr seit 1980 und enthält eine Prognose für den Verkehr im Jahr 2000. Die Tabelle zeigt, daß der Nordatlantikmarkt mit einer hohen Wachstumsrate weiterhin sehr wichtig sein und die Bedeutung des asiatischen Markts zunehmen wird. Aufgrund der Bedeutung des Nordatlantikmarkts für die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist eine gesonderte Analyse der Situation der US/EG-Carrier beigelegt (Anhang IV), aus der hervorgeht, daß die Möglichkeiten für die jeweiligen Carrier ungleich sind; sie zeigt aber auch, daß die EG-Carrier dennoch bisher vergleichsweise erfolgreich abschneiden.

8. Um festzustellen, ob diese erfreuliche Situation anhalten wird, hat die Kommission eine wirtschaftliche Untersuchung über die Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft⁽¹⁾ in Auftrag gegeben. Diese Studie zeigt, daß der Wettbewerbsdruck seitens der Carrier aus Drittländern auf Märkten, die für die Gemeinschaft von grundlegendem Interesse sind (Nordatlantik und Asien), zunimmt. Die Analyse der technischen, wirtschaftlichen, finanziellen und mit der Marktposition zusammenhängenden Leistungsfähigkeit einer Stichprobe von 40 europäischen, nordamerikanischen und asiatischen Carriern hat im wesentlichen zu folgenden Ergebnissen geführt:
- Die europäischen Luftfahrtunternehmen schneiden in bezug auf die betriebliche Effizienz relativ gut ab, doch weisen viele von ihnen eine geringe Effizienz des Personals auf.
 - Die Erträge der europäischen Luftfahrtunternehmen sind im Vergleich zu ihren US-Wettbewerbern relativ hoch.
 - Die Kosteneffizienz der Luftfahrtunternehmen in der Gemeinschaft ließe sich insgesamt verbessern.
 - Die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft sind im Durchschnitt finanziell stabiler als ihre US-Konkurrenten.
9. Aus der Studie ist zu schließen, daß die guten Leistungen der Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft hinsichtlich der Ertragsfähigkeit - trotz offenkundiger Schwachpunkte im Bereich der Betriebskosten - bis vor kurzem eine angemessene wirtschaftliche und finanzielle Stabilität sichergestellt hat. Sie weist aber auch auf die tiefgreifenden Veränderungen des Wettbewerbs durch die Liberalisierung und Globalisierung des Luftverkehrs hin, in deren Gefolge sich die Marktstruktur auf dem Nordatlantik-Markt und auf anderen Märkten verändern wird. In dieser Hinsicht bedarf es der AVMARK-Studie zufolge einer grundlegenden Neuorientierung des internationalen Ordnungsrahmens und muß sorgfältig geprüft werden, welche neuen Maßnahmen erforderlich sind, um den Anforderungen des sich ändernden Umfelds der Zivilluftfahrt gerecht zu werden.

Bilaterale Abkommen

10. Der internationale Ordnungsrahmen der Zivilluftfahrt wurde auf der Basis des Abkommens von Chicago (1944) durch bilaterale Luftverkehrsabkommen (Air Services Agreements - ASA) entwickelt. Diese Abkommen legen fest, unter welchen Marktbedingungen Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft Verkehrsdienste nach Drittländern betreiben können. Jeder Mitgliedstaat hat zahlreiche - im Schnitt 60 bis 70 - Luftverkehrsabkommen mit Drittländern geschlossen. Von ihrer Form her weichen diese Abkommen nicht wesentlich voneinander ab. Im Hauptteil enthalten sie die allgemeinen Grundsätze, und in den Anhängen werden die Durchführungsbestimmungen, u.a. die Routen, die befliegen werden dürfen, die zulässige Kapazität und die gewährten fünften Freiheitsrechte aufgeführt.

(1) AVMARK Inc. "The Competitiveness of the European Community's air transport industry" vom 28. Februar 1992.

Daneben existieren nicht selten (vertrauliche) Vereinbarungen (Memorandum of understanding - MOU) bzw. Briefwechsel, in denen Kompensationen, die Verpflichtung der Carrier zum Abschluß von Kooperationsabkommen, Bestimmungen über die Vermarktung usw. festgelegt werden. Einige ASAs bleiben über Jahre hinweg unverändert; vielfach sind die Fluggesellschaften aber aufgrund von Marktveränderungen gezwungen, ihre Flugpläne zu ändern, so daß die Anhänge bzw. die MOUs häufig neuverhandelt werden müssen. So führen einige Mitgliedstaaten denn auch Jahr für Jahr zahlreiche Verhandlungen.

11. Da die bilateralen Abkommen den Markt oft bis ins Detail regeln, werden die kommerziellen Möglichkeiten der Luftfahrtunternehmen weitgehend durch diese Abkommen bestimmt. Je nach der Politik der jeweiligen Regierungen gibt es sehr liberale und flexible Abkommen, aber auch sehr restriktive, welche die betrieblichen Möglichkeiten der Carrier einschränken und den Wettbewerb auf bestimmten Strecken nahezu gänzlich ausschalten. Ein Beispiel eines kürzlich geschlossenen herkömmlichen ASA ist in Anhang V wiedergegeben. Außerdem ist klar, daß die Mitgliedstaaten einem bestimmten Drittland gegenüber keine einheitliche Politik verfolgen, wie aus Tabelle I über die Abkommen mit den Vereinigten Staaten ersichtlich ist⁽¹⁾.
12. Interessant in dieser Hinsicht ist das jüngste Abkommen zwischen dem Vereinigten Königreich und den Vereinigten Staaten. Das Vereinigte Königreich hat darin im Vorgriff auf die Vollendung des Binnenmarkts Möglichkeiten für seine Carrier vorgesehen, Flugdienste von anderen Mitgliedstaaten aus nach den USA durchzuführen (7. Freiheitsrecht). Dies stellt vermutlich eine Neuerung in Luftverkehrsabkommen (ASA) dar. Diese Verkehrsrechte dürfen jedoch nur ausgeübt werden, wenn der andere Mitgliedstaat zustimmt bzw. wenn entsprechende Gemeinschaftsregeln aufgestellt worden sind.

Bilaterale Abkommen und das Gemeinschaftsrecht

13. Die meisten Luftverkehrsabkommen (ASA) enthalten Elemente, die mit dem Gemeinschaftsrecht nicht vereinbar sind oder die potentiell gegen das Gemeinschaftsrecht verstoßen, wie im folgenden anhand der Wettbewerbsregeln, des Niederlassungsrechts und der computergestützten Reservierungssysteme dargelegt wird.

Wettbewerbsregeln

14. Viele der vorhandenen bilateralen Abkommen enthalten Bestimmungen, die mit den Wettbewerbsregeln des Vertrags nicht in Einklang stehen. Darin werden die Carrier veranlaßt oder verpflichtet, Vereinbarungen über die Flugpreise, die Flugpläne, die Kapazitäts- und Einnahmenaufteilung zu treffen. Mitgliedstaaten, die Luftverkehrsabkommen mit derartigen Bestimmungen schließen, verletzen ihre Pflichten nach Artikel 5 und 85 des EWG-Vertrags⁽²⁾.

(1) Die Tabelle spiegelt den Stand von 1991 wider. Inzwischen eingetretene Änderungen (z.B. das "Open skies"-Abkommen NL-US) sind noch nicht berücksichtigt.

(2) Gerichtshof, Urteil vom 11. April 1989 in der Rechtssache 66/86 (Ahmed Saeed).

TABELLE I BILATERALE ABKOMMEN USA-EUROPA

Land	Preis- festsetzung	Benennungen (max. Zahl der Carrier)		Kapazität	Vereinbarte Gateways für europäische Carrier		Weiterföhr.Verkehrsrechte		Sonstiges
		USA	Europa		US-Carrier in Europa	Carrier in USA	USA	Europa	
Frankreich	Herkunfts- land	8	5	vorübergehend beschränkt*	5	10	20+ (von Paris, Nizza, Lyon)	1	
Deutschland	Herkunfts- land	8	1	frei	frei	12 (plus 2 außerh. des bil.Abk.)	frei	frei	
Italien	Herkunfts- land	5	1	Frequenz höchstens töglich	3	12	18	-	nur ein ein- ziger Bestim- mungsort für Fracht
Niederlande	doppelte Ablehnung	unbegrenzt	unbegrenzt	frei	frei	8 (plus 3 außerh. des bil.Abk.)	frei	-	
Skandinavien	doppelte Genehmigung	4	1	frei	5	6	frei	1 (von Anchorage)	Keine Flug- wechselvorschr für 5. Freih. rechte der USA nach Skandin.
Spanien	doppelte Genehmigung	6	1	frei	4	10	23 (von Madrid, Barcelona)	17 (von San Juan, Miami)	
Vereinigtes Königreich	doppelte Genehmigung	7 (Beschränkung pro Route)	2 (Beschränkung pro Route)	Beschränkung pro Route	16 (einschl. abhängige Gebiete)	25	27	7+	Zugang nach London pro Flughafen be- grenzt: nur 2 US-Carrier in Heathrow zugelassen

*Vorübergehende Beschränkung für zusätzliche Benennung von US-Carriern auf bestimmten Strecken bis November 1992.
Quelle: Mainly Airline Business - November 1991.

Nationalitätsklauseln

15. In den herkömmlichen bilateralen Luftverkehrsabkommen wird den Vertragsparteien das Recht zugestanden, die Benennung von Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei abzulehnen, wenn nicht sichergestellt ist, daß das oder die Luftfahrtunternehmen Staatsangehörigen dieser Vertragspartei "weitgehend gehören und von diesen effektiv kontrolliert werden". Nach den Bestimmungen des Vertrags über das Niederlassungsrecht haben die Bürger der Gemeinschaft das Recht, sich überall in der Gemeinschaft niederzulassen, sofern sie die Vorschriften des jeweiligen Mitgliedstaats beachten. Dieses Prinzip wurde im dritten Verordnungspaket⁽¹⁾ über die Luftverkehrspolitik der Gemeinschaft ausdrücklich bestätigt. Das bedeutet, daß ein Carrier der Gemeinschaft durchaus von Staatsangehörigen eines anderen Staats als dem Mitgliedstaat kontrolliert werden kann, in dem er registriert ist. Ein solcher Carrier ist genauso zu behandeln wie jeder andere Carrier, der in diesem Mitgliedstaat niedergelassen ist und dessen Anteile mehrheitlich von Staatsangehörigen dieses Mitgliedstaats gehalten werden und der von Rechts wegen nicht daran gehindert werden darf, Flugdienste nach Drittländern zu betreiben. Derartige Klauseln der ASA stehen deshalb im Widerspruch zum Gemeinschaftsrecht, da sie aufgrund der Nationalität diskriminieren und das Niederlassungsrecht effektiv aushöhlen. Auch wenn diese rechtswidrigen Bestimmungen bisher anscheinend zu keinerlei Problemen Anlaß gegeben haben, so ist es doch klar, daß dies sich mit dem dritten Luftverkehrspaket, das ausdrücklich die Schaffung nicht-nationaler Carrier vorsieht, ändern kann. Bereits jetzt gibt es Hinweise darauf, daß von diesen Rechten Gebrauch gemacht werden wird.

Computergestützte Reservierungssysteme

16. Einige Mitgliedstaaten haben in ihren bilateralen Abkommen mit den Vereinigten Staaten Klauseln über die Nichtdiskriminierung in den CRS-Bildschirmanzeigen und die Diskriminierung zwischen CRS-Anbietern akzeptiert. Die Mitgliedstaaten dürfen keine bilateralen Verpflichtungen eingehen, die gegen das Gemeinschaftsrecht verstoßen können. Denn einige der betroffenen Klauseln sind mit dem Verhaltenskodex im Zusammenhang mit CRS nicht vereinbar und werfen daher ein ernsthaftes rechtliches Problem auf, insbesondere in den Fällen, wo eine Diskriminierung akzeptiert wurde.

Bestehende Beziehungen der Gemeinschaft mit Drittländern

17. Bereits heute gibt es Abkommen und Verhandlungen zwischen der Gemeinschaft und Drittländern auf dem Gebiet des Luftverkehrs:
- Die Gemeinschaft hat ein Abkommen mit Norwegen und Schweden über die Zivilluftfahrt geschlossen⁽²⁾. Mit diesem Abkommen wird der Geltungsbereich der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt, einschließlich der Wettbewerbsregeln, auf diese Länder ausgedehnt.

(1) Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftverkehrsunternehmen (ABl. Nr. L 240 vom 24.7.1992).

(2) ABl. Nr. L 200 vom 22.6.1992.

- In den Entwurf des Abkommens zwischen der Gemeinschaft und den EFTA-Ländern, des Europäischen Wirtschaftsraum-Abkommens (EWR), wurde der Luftverkehr mit einbezogen. Tritt dieses Abkommen wie geplant am 1.1.1993 in Kraft, so werden die Rechtsvorschriften der Gemeinschaft auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt auch in den EFTA-Ländern Anwendung finden. Damit wird das gesonderte Abkommen mit Norwegen und Schweden dann überholt sein.
- Die "Europa-Abkommen" zwischen der Gemeinschaft und Polen, Ungarn und der Tschechoslowakei sehen vor, daß mit der gemeinsamen Verkehrspolitik der Gemeinschaft übereinstimmende Abkommen über die Marktzugangsbedingungen und das Leistungsangebot geschlossen werden sollen, um eine koordinierte, auf ihre gegenseitigen kommerziellen Bedürfnisse abgestimmte Verkehrsentwicklung zwischen den Vertragsparteien sicherzustellen.
- Bei der Erstellung des Luftverkehrs-Anhangs im Rahmen des Allgemeinen Abkommens über den Dienstleistungsverkehr (GATS) wurde im Ausschuß 113 ein gemeinsames Konzept der Gemeinschaft für den Luftverkehrssektor entwickelt. Nach dem bisherigen Vorschlag zum Luftverkehrs-Anhang bleiben die Flugrechte und die damit zusammenhängenden Fragen jedoch für mindestens fünf Jahre vom Geltungsbereich des GATS-Abkommens ausgeschlossen.

II. ENTWICKLUNG EINER GEMEINSCHAFTSPOLITIK

Gemeinschaftsinteresse und einzelstaatliches Interesse

18. Bei der Entwicklung einer Gemeinschaftspolitik muß dem potentiellen Konflikt zwischen den Interessen der Gemeinschaft als Ganzer und den einzelstaatlichen Interessen der Mitgliedstaaten hinreichend Rechnung getragen werden. Die Schaffung des Binnenmarkts eröffnet den Carriern der Gemeinschaft neue Möglichkeiten, aber ihre Wettbewerbsposition könnte zusätzlich verstärkt werden, wenn die Gemeinschaft gegenüber Drittländern ihre veränderte Lage voll ausnutzen und, statt geteilt zu sein, mit einer Stimme sprechen würde. Es ist nicht zu leugnen, und die Erfahrung in anderen Wirtschaftsbereichen hat gezeigt, daß die Gemeinschaft als einer der größten Handelsblöcke der Welt über das durch einzelstaatliches Handeln Erreichbare hinaus zusätzliche Chancen schaffen kann. Es wäre ein gravierender Fehler, wenn ein gemeinsames Vorgehen, aus welchen Gründen auch immer, hinausgezögert und der Konkurrenz aus Drittländern damit die Möglichkeit gegeben würde, aus der heutigen Zersplitterung weiteren Nutzen zu ziehen.
19. Da die kommerziellen Möglichkeiten der Carrier maßgeblich von den Regierungen beeinflußt werden, stehen die Mitgliedstaaten in ihrem Bemühen, ihren Fluggesellschaften einen besseren Marktzugang zu verschaffen, im direkten Wettbewerb miteinander. Das kann dazu führen, daß die Mitgliedstaaten die umfassendere Perspektive der Gemeinschaftsinteressen aus den Augen verlieren und Abkommen geschlossen werden, die manchmal nur den kurzfristigen Interessen eines einzelnen Mitgliedstaates oder seiner Fluggesellschaften gerecht werden, ungeachtet der Kosten für die Gemeinschaft als Ganzes. Die "Laisser faire"-Politik der Vereinigten Staaten beispielsweise mag einzelnen Mitgliedstaaten verlockend erscheinen, doch wenn sie ohne jede Koordinierung betrieben wird, kann es sein, daß das Ergebnis dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft.
20. Die nachstehenden Daten veranschaulichen das Gleichgewicht der wirtschaftlichen Bedeutung der wichtigsten Märkte (Europa, USA) und das auf das gegenwärtig zersplitterte Vorgehen der Mitgliedstaaten zurückzuführende Ungleichgewicht der ausgehandelten Flugrechte.

MARKTVERGLEICH EG-USA - August 1991

A. Verkehrsdaten (derzeitige Linienflugdienste)

	EG-Carrier	USA-Carrier
Gateways in USA (Insgesamt 55)	22	54
Gateways in der EG (Insgesamt 28)	27	22
Kabotagerechte in USA im Ver- gleich zu 5. Freiheitsrechten in der EG	-	20
5. Freiheitsrechte (ausgen. Beförderungen innerhalb EG)	10	33
Zahl der beflogenen Routen zwischen den USA und der EG	97	139*

* + 276 veröffentlichte Flugdienste mit 122 Städtepaaren, die unter einer Flugnummer, jedoch mit Flugzeugwechsel bedient werden.

Quelle: AEA.

B. Ergebnisse der Fluggesellschaften (1990)

	EG-Carrier	USA-Carrier
Gesamtzahl der Fluggesellsch. mit Strahlflugzeugen	76	24
Beförderte Fluggäste (1.000) (Innerhalb EG/USA Inland) (1)	95.611	373.478
RPK (Mrd.) (2) bezahlte Fluggast-Kilometer (revenue passenger kilometers)	417,2	759,8
RPK im Innereuropäischen und im USA-Inlandsverkehr (3)	66,9	499,0
Finanzieller Gewinn/Verlust (Mrd. USD) (1)	(0,8)	(1,7)
Reingewinn/Verlust (1)	(2,1)	(1,3)

(1) AEA-Carrier.

(2) Alle EG-Carrier einschl. Charter- und Regionalfluggesellschaften.

(3) EG-Carrier, die Mitglieder der AEA sind.

C. Wirtschaftliche Daten

	EG	USA
Bevölkerung	327.136.500	246.329.000
BIP zu laufenden Preisen und laufenden Wechselkursen (Mrd. ECU)	4.406,9	4.658,0
BIP pro Kopf zu Marktpreisen (ECU)	13.421	18.910
Einfuhren aus den USA	84	-
Einfuhren aus der EG	-	78

21. In diesem Zusammenhang ist in den letzten Monaten deutlich zu erkennen gewesen, daß die Vollendung des Binnenmarkts neue Impulse für Verhandlungen ausgelöst hat, da viele Drittländer vor 1993 einen besseren Zugang zum Gemeinsamen Markt erhalten möchten. Im Gegenzug sind sie bereit, den Luftfahrtunternehmen der Mitgliedstaaten zusätzliche Flugrechte einzuräumen. Dies könnte zu einem Ausverkauf von Flugrechten führen, die für die Gemeinschaft als Ganzes wertvoll sind. Deshalb ist es dringend notwendig, daß umgehend ein gemeinschaftlicher Koordinierungs- und Verhandlungsrahmen geschaffen wird, damit ein Ausgleich der Interessen sichergestellt werden kann.

Ziele einer Gemeinschaftspolitik

22. Jede bilaterale Beziehung ist unterschiedlich je nach der Wettbewerbsposition der betreffenden Luftfahrtunternehmen und den in dem jeweiligen Drittland angewandten Politiken und geltenden Rechtsvorschriften. Die Festlegung spezifischer Ziele, Prioritäten und Direktiven muß sich daher auf eine eingehende Prüfung der einzelnen Beziehungen - in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und den beteiligten Parteien - stützen. Es müssen unverzüglich geeignete Verfahren zur Bestimmung der Verhandlungsprioritäten der Gemeinschaft festgelegt werden, die den Besonderheiten der jeweiligen Beziehungen Rechnung tragen.
23. Einige Bestandteile einer allgemeinen Gemeinschaftspolitik sind bereits zu erkennen. Selbstverständlich muß diese Politik mit den Zielen des Römischen Vertrages in Einklang stehen. Dies setzt voraus, daß das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts gewährleistet wird und die Grundsätze des Niederlassungsrechts und der Dienstleistungsfreiheit uneingeschränkt angewandt werden unter Berücksichtigung der Notwendigkeit, jegliches "räuberische" Verhalten zu unterbinden (Ziff. 36-49). Die größten rechtlichen Probleme stellen sich - wie in den folgenden Ziffern festzustellen ist - in folgenden Bereichen:
- Wettbewerbsregeln
 - Nationalitätsklauseln und Eigentumsbestimmungen
 - diskriminierungsfreie Aufteilung von Verkehrsrechten.
24. Die in der Begründung zu dem Vorschlag für das dritte Luftverkehrspaket⁽¹⁾ dargelegten allgemeinen Ziele dieser Politik sollen berücksichtigt werden ebenso wie die
- A. Belange der Carrier der Gemeinschaft;
 - B. Belange der Verbraucher;
 - C. Belange der Flughäfen (Regionen).

(1) KOM(91) 275 endg. vom 18. September 1991.

25. Natürlich kann die Gemeinschaftspolitik nicht isoliert entwickelt werden, da die Drittländer ihre eigene Politik verfolgen und eigene gesetzliche Vorschriften haben, denen Rechnung getragen werden muß. Das Gegenseitigkeitsprinzip ist stets einer der wichtigsten Grundsätze in Luftverkehrsverhandlungen gewesen, und die Gemeinschaft wird in der Regel auf dieser Basis verhandeln müssen.

A. Die Belange der Carrier der Gemeinschaft

26. Die Verwirklichung des gemeinsamen Luftverkehrs-Binnenmarkts dürfte die Lage der Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft verbessern, weil sie die Vorteile eines großen Binnenmarkts nutzen, ihre Flugdienste frei planen, ihre Kapazitäten anpassen und Flugtarife am Markt anbieten können, die sie nach eigenem kaufmännischem Gutdünken festsetzen. Darüber hinaus werden sie die Möglichkeit haben, sich überall in der Gemeinschaft niederzulassen, und zwar aufgrund harmonisierter Kriterien für die Erteilung der Betriebsgenehmigung. Diese neue Flexibilität wird den Wettbewerb stimulieren, die Kosteneffizienz und das Ertragsmanagement verbessern und schließlich zu einer Stärkung der Wettbewerbsposition der Carrier der Gemeinschaft gegenüber den Wettbewerbern aus Drittländern beitragen.
27. Die Luftfahrtunternehmen werden jedoch einige Zeit brauchen, um ihre Streckennetze zu optimieren, und die Branche muß ihre Struktur der neuen Situation anpassen. Nach dieser Anlaufphase müßten die Unternehmen jedoch wettbewerbsfähiger sein. Betriebliche Barrieren in Abkommen mit Drittländern würden ihre Entwicklung dann behindern. Diese Beschränkungen sollten daher überprüft werden, da es im Interesse der Gemeinschaft liegt, sie zu beseitigen. Ein umsichtiges und schrittweises Vorgehen soll sicherstellen, daß die notwendige Umstrukturierung des Marktes auf ausgewogene Weise erfolgen kann.
28. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, daß die bilateralen Abkommen zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern nicht die einzigen Faktoren sind, die die Wettbewerbssituation beeinflussen. So herrscht beispielsweise unter den Carriern der EG und der USA weltweit ein harter Wettbewerb. Die Tatsache, daß das bilaterale Abkommen zwischen den Vereinigten Staaten und Japan weniger restriktiv ist als die Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten und Japan, bedeutet, daß die US-Carrier eine viel stärkere Position in Japan und demzufolge auch im weltweiten Wettbewerb aufbauen können. Infolgedessen sinkt die Attraktivität der Carrier der Gemeinschaft für eine Reihe von Geschäftspassagieren.
29. Dieses Beispiel zeigt, wie wichtig es für EG-Carrier im internationalen Wettbewerb ist, unter möglichst günstigen ordnungsrechtlichen Rahmenbedingungen operieren zu können. Denn wenn andere Regierungen aus einer starken Verhandlungsposition heraus in der Lage sind, bessere, flexiblere Rahmenbedingungen zu gewährleisten, können Carrier aus der Gemeinschaft dadurch Marktanteile verlieren. Damit die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft wettbewerbsfähig sein können, sollten ihre Abkommen mindestens ebenso flexibel sein wie die ihrer Wettbewerber.

30. In den meisten bilateralen Abkommen wird die Zahl der zu benennenden Carrier, die Zahl der Flüge, die Zahl der Sitzplätze usw. begrenzt. Die leistungsfähigeren Carrier der Gemeinschaft oder aus Drittländern werden für ihre Effizienz obendrein noch bestraft, indem obligatorische "kommerzielle Vereinbarungen" zwischen den Carriern beider Vertragsparteien vorgesehen werden. Jedesmal, wenn ein neues Luftfahrtunternehmen auf den Markt will, oder wenn Carrier höhere Flugfrequenzen wünschen oder andere Flugtarife einführen wollen, muß darüber verhandelt werden. In solchen Abkommen bestimmt nicht die Marktnachfrage oder das Verbraucherinteresse, sondern vielfach die spezielle, möglicherweise schwache Wettbewerbsposition des Luftfahrtunternehmens einer Vertragspartei über Anzahl, Art und Qualität der Flugdienste. Solche Praktiken laufen den Interessen der Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft in vielen Fällen zuwider, da sie es ihnen erschweren, ihr ganzes wirtschaftliches Potential weltweit zur Geltung zu bringen.
31. Wenn Drittländern fünfte Freiheitsrechte gewährt werden, sollte sorgfältig überlegt werden, welche Auswirkungen das auf andere Mitgliedstaaten bzw. Carrier haben kann. Die Japan eingeräumten fünften Freiheitsrechte sind in nachstehender Zusammenstellung dargestellt; sie zeigen, welche Möglichkeiten japanischen Carriern über europäische Punkte zur Verfügung stehen. Dies wirkt sich natürlich auf die heutigen und möglichen künftigen Flugdienste von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft auf diesen Routen aus.

TABELLE 2: FÜNFTE FREIHEITSRECHTE JAPANISCHER CARRIER IN DER EG(*)

<u>Laut bilateralem Abkommen zwischen Japan und</u>	<u>Gewährte Rechte</u>
dem Vereinigten Königreich (London)	Paris, Kopenhagen und drei weitere nicht spezifizierte Punkte
Frankreich (Paris)	London, Punkte in Deutschland und Skandinavien, Amsterdam und ein weiterer nicht spezifizierter Punkt
Deutschland (Frankfurt)	Paris, Amsterdam und drei weitere nicht spezifizierte Punkte
Dänemark (Kopenhagen)	London, Paris, Frankfurt Düsseldorf, Amsterdam, Rom, Madrid
den Niederlanden (Amsterdam)	London, Paris, Punkte in Deutschland, Kopenhagen, Rom, Madrid
Italien (Rom)	drei nicht spezifizierte Punkte
Spanien (Madrid)	London, Paris, Frankfurt, Kopenhagen, Amsterdam, Rom

(*) Stand 1991.

32. Viele Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft verfügen über vergleichsweise kleine Streckennetze. Damit sie wettbewerbsfähig sein und die von den Kunden geforderten Dienstleistungen anbieten können, bedarf es guter und effizienter Interlining-Möglichkeiten. Auf diese Weise können sie Flugscheine nach Flugzielen ausstellen, die sie nicht anfliegen, und erhalten die Passagiere die Möglichkeit, die Flugroute zu ändern oder die Flüge zu wechseln, und zwar ohne Extrakosten. Das bestehende Interlining-System sollte deshalb innerhalb der Grenzen der Wettbewerbsregeln beibehalten werden.
33. Eine Gemeinschaftspolitik für die Beziehungen mit Drittländern sollte die Interessen aller EG-Carrier berücksichtigen. Im Prinzip bedeutet das, daß, soweit kommerziell möglich, es allen interessierten Carriern der Gemeinschaft erlaubt werden soll, Flugdienste zu betreiben. Unnötige Beschränkungen hinsichtlich der Routen, Kapazitäten, Benennungen und Flugpreise sollten unterbleiben, und in den Fällen, wo eine Auswahl getroffen werden muß, dürfen die entsprechenden Verfahren nicht diskriminierend sein (siehe Ziffern 43-47 und 65-71).

B. Die Belange der Luftverkehrsnutzer

34. Die Luftverkehrsnutzer wünschen sich in der Regel sichere, zuverlässige, häufige und hochwertige Flugdienste zu vertretbaren Preisen von einem Flughafen in der Nähe ihres Wohnortes zu einem Flughafen in der Nähe ihres Flugziels. Für sie ist es in der Regel von geringerem Interesse, ob der Carrier, der den Flugdienst anbietet, in ihrem Land oder in einem anderen Land niedergelassen ist - solange ihre Anforderungen erfüllt werden. Den Interessen der Nutzer wird am besten entsprochen in einem relativ liberalen und wettbewerbsorientierten Umfeld, mit Schutzbestimmungen, die ein ordnungsgemäßes Funktionieren des Marktes sicherstellen. Die Carrier sollten über die notwendige Flexibilität verfügen, um sich auf die sich ändernde Marktnachfrage einzustellen; sie sollten nicht durch Vorschriften behindert werden, die lediglich dem Schutz von Carriern dienen, die weniger wettbewerbsfähig sind. Vor allem Geschäftsreisende betonen nachdrücklich, daß das Interlining unbedingt notwendig ist.

C. Die Belange der Flughäfen (Regionen)

35. Die wirtschaftliche Entwicklung einer Region hängt oft davon ab, ob sie über eine Luftverkehrsanbindung verfügt. In vielen Regionen und ihren Flughäfen herrscht die Ansicht vor, daß die Verhandlungen über Flugrechte traditionell von den Interessen der Luftfahrtunternehmen und insbesondere der "nationalen Carrier" bestimmt gewesen sind. Dies hat dazu geführt, daß der Verkehr auf eine relativ kleine Zahl von Gateways konzentriert wurde, was Überlastungen und Umweltprobleme auf diesen Flughäfen und in diesen Regionen zur Folge hatte, während andere Regionen unter einer mangelhaften Luftverkehrsanbindung litten. Die Regionen und Flughäfen streben daher eine liberalere Marktzugangspolitik an, die den Regionalflughäfen größere direkte Möglichkeiten eröffnet. Das bedeutet jedoch nicht, daß die unterschiedliche Marktposition der Luftfahrtunternehmen völlig außer acht gelassen werden sollte, da dies wohl nicht im langfristigen Interesse der Flugreisenden und der Flughäfen liegen würde. Sie treten deshalb für eine ausgewogene, aber liberale Politik ein.

Erfordernisse des Binnenmarkts und Anwendung der Grundsätze des Vertrags

36. Eines der grundlegenden Prinzipien des Binnenmarkts besteht darin, daß die Mitgliedstaaten nicht wissentlich oder unabsichtlich gegen die Interessen der Gemeinschaft oder gegen die Interessen anderer Mitgliedstaaten handeln sollen. In diesem Zusammenhang ist es wichtig festzustellen, daß die Verhandlungen eines Mitgliedstaats nahezu immer die Interessen anderer Mitgliedstaaten berühren. Werden einem Carrier zusätzliche Möglichkeiten eingeräumt, so kann dies den Markt und damit auch die Möglichkeiten für Carrier aus anderen Mitgliedstaaten unmittelbar beeinflussen, die auf demselben oder auf benachbarten Märkten operieren. Zur Durchsetzung des Grundprinzips, daß Mitgliedstaaten einander nicht schaden sollen, bedarf es daher einer sorgfältigen Koordinierung auf Gemeinschaftsebene, um die verschiedenen beteiligten Interessen auszumachen und auszubalancieren.

Wettbewerbsregeln

37. Eine Luftverkehrspolitik gegenüber Drittländern muß natürlich auch die außenwirtschaftlichen Aspekte der Wettbewerbsregeln berücksichtigen. Bisher ist die Kommission nicht ermächtigt worden, die Wettbewerbspolitik der Gemeinschaft in bezug auf die Routen von und nach Drittländern durchzusetzen⁽¹⁾. Gewisse Formen der Zusammenarbeit von Luftfahrtunternehmen können den Wettbewerb zwar beschränken, aber den Luftfahrtunternehmen und den Luftverkehrsnutzern gleichermaßen beträchtliche Vorteile bringen. Das veranlaßte die Kommission dazu, eine Freistellung gemäß Artikel 85 Absatz 3 des Vertrags z.B. für die Koordinierung der Flugpläne, für Gemeinschaftsdienste, für die Koordinierung der Flugpreise, für die Slotvergabe und für gemeinsame computergestützte Reservierungssysteme im innergemeinschaftlichen Luftverkehr unter den in den einschlägigen Verordnungen festgelegten Bedingungen zu gewähren. Die Kommission ist jedoch nicht in der Lage, im Luftverkehr mit Drittländern eine Freistellung für diese Praktiken zu gewähren. Weltweit geübte Praktiken wie z.B. die Tarifkoordinierung und Slotvergabe der IATA sind daher nach den EWG-Wettbewerbsregeln leicht anfechtbar. Mitgliedstaaten, die Flugpreise genehmigen, verletzen somit ihre Verpflichtungen gemäß Artikel 5 des EWG-Vertrags. Auch kann die Kommission für Gemeinschaftsdienste, Einnahmenpools, Flugplankoordinierungen usw., die unter Artikel 85 fallen, keine Freistellung gemäß Artikel 85 Absatz 3 gewähren.

Eine angemessene Durchsetzung der Wettbewerbsregeln im Bereich des Luftverkehrs mit Drittländern ist daher dringend geboten. Die Kommission hat Vorschläge vorgelegt, sie mit geeigneten Befugnissen auszustatten, damit Fakten zusammengetragen, Freistellungen für sinnvolle Kooperationen gewährt und Vertragsverletzungen in anderen Bereichen beendet werden können. Der Rat wird ersucht, diese Vorschläge dringend zu prüfen. Damit sie die Rechtsunsicherheit beseitigen und den Nutzen der Anwendung der Wettbewerbsregeln gewährleisten kann, bleibt der Kommission in Ermangelung geeigneter Durchsetzungsbefugnisse keine andere Wahl, als von ihren Restbefugnissen gemäß Artikel 89 des EWG-Vertrags Gebrauch zu machen.

(1) Gerichtshof, Urteil vom 11. April 1989 in der Rechtssache 66/86 (Ahmed Saeed).

Nationalitätsklauseln und Eigentumsbestimmungen

38. Ein Thema, dem besondere Aufmerksamkeit zu schenken ist, sind die Nationalitätsklauseln in bilateralen Abkommen. In Ziffer 15 wurde bereits darauf hingewiesen, daß die meisten bilateralen Abkommen diskriminierende Benennungsklauseln enthalten.
39. Die Kommission hat die Mitgliedstaaten bereits darüber unterrichtet, daß die Nationalitätsklauseln in bilateralen Abkommen mit Drittländern geändert werden müssen. Es muß jedoch eingeräumt werden, daß einem Antrag auf sofortige Änderung oder Streichung der Nationalitätsklauseln in bestehenden Luftverkehrsabkommen (ASA) in individuellen Verhandlungen nicht bereitwillig stattgegeben werden würde. Angesichts dieser Probleme muß sorgfältig überlegt werden, welche Methode hierfür angewandt werden soll.
40. Um eine harmonische, schrittweise Einführung eines neuen Ordnungsrahmens zu gewährleisten, muß ein annehmbares Übergangskonzept gemäß Artikel 234 des Vertrags entwickelt werden, wobei die Kommission und die Mitgliedstaaten bestehende bilaterale Abkommen vorübergehend dulden. Die Mitgliedstaaten sind jedoch verpflichtet, alle geeigneten Schritte zu unternehmen, um Unvereinbarkeiten, wie z.B. Nationalitätsklauseln, in Abkommen mit Drittländern, die vor Inkrafttreten des Vertrags geschlossen wurden, zu beseitigen.
41. Wenn die Mitgliedstaaten ein geeignetes Konsultations- und Genehmigungsverfahren vereinbaren, dürfte es nur möglich sein, nach 1958 geschlossene Abkommen zu dulden, wobei fallweise Abhilfemaßnahmen zu entwickeln sind, und zwar entweder von den einzelnen Mitgliedstaaten oder durch Einnahme einer gemeinsamen Haltung. Die Kommission räumt ein, daß es sich in einigen Fällen als unmöglich herausstellen kann, die notwendigen Änderungen der Nationalitätsklauseln und anderer, dem Gemeinschaftsrecht zuwiderlaufender Bestimmungen unter vertretbaren Bedingungen vorzunehmen. Solche Fälle wird die Kommission während eines vertretbaren Zeitraums als in der Übergangszeit unvermeidlich hinnehmen.
42. In künftigen Abkommen könnte es notwendig sein, über die in Ziffer 15 genannten Nationalitätsklauseln hinauszugehen und bestehende Beschränkungen hinsichtlich der Eigentumsbestimmungen zu überprüfen. Der Luftverkehr wird immer weltumspannender. Für Luftfahrtunternehmen ist es deshalb wichtig, daß sie auf Wettbewerbsherausforderungen und/oder Marktveränderungen in geeigneter Weise reagieren können. In einem weltweiten Wettbewerb reicht es vielleicht nicht mehr aus, sich um direkte Marktzugangsmöglichkeiten zu bemühen, und könnte es viel effektiver sein, in vorhandenes lokales Know how zu investieren. Hierfür gibt es bereits mehrere Beispiele. Im Ausland steht möglicherweise auch leichter Risikokapital zur Verfügung als am einheimischen Markt. Aus diesen Gründen erscheint es sinnvoll, längerfristige Möglichkeiten für solche Investitionen zu prüfen.

Die Gemeinschaft hat bereits im Rahmen des Allgemeinen Abkommens über den Dienstleistungsverkehr (GATS) mehr Flexibilität auf diesem Gebiet angeregt, doch haben nicht viele Länder hinreichendes Interesse gezeigt. Für die einzelnen Mitgliedstaaten gilt die Verpflichtung⁽¹⁾, nur solchen Carriern eine Betriebsgenehmigung zu erteilen, die sich im Besitz von Staatsangehörigen von Mitgliedstaaten der Gemeinschaft befinden und von diesen kontrolliert werden. Im dritten Luftverkehrspaket wurde jedoch in dem entsprechenden Artikel eine Bestimmung vorgesehen, die ausdrücklich die Möglichkeit von Abkommen der Gemeinschaft zu dieser Frage vorsieht.

Nichtdiskriminierende Aufteilung von Verkehrsrechten

43. Die Frage der nichtdiskriminierenden Aufteilung von Flugrechten stellt sich, wenn die Zahl der Carrier aus der Gemeinschaft, die zu benennen sind, begrenzt ist und mehr Carrier daran interessiert sind, auf der jeweiligen Strecke Flugdienste zu betreiben, oder wenn die Kapazität beschränkt ist oder nicht ausreicht, um den Anforderungen interessierter EG-Carrier zu genügen.
44. Bereits heute gibt es in mehreren Mitgliedstaaten, in deren Gebiet mehrere Luftfahrtunternehmen niedergelassen sind, Verfahren für die Aufteilung erworbener Rechte. Die übrigen Mitgliedstaaten und die Gemeinschaft werden sehr bald nichtdiskriminierende Aufteilungsverfahren entwickeln müssen, da die Flugrechte nach Inkrafttreten des dritten Luftverkehrspakets nicht länger automatisch dem "nationalen Carrier" zugeteilt werden können, sondern unter EG-Carriern verteilt werden müssen.
45. Vorgeschlagen wurde, die Strecken in solchen Fällen meistbietend zu versteigern. Diese Lösung scheint den Zielen der Gemeinschaftspolitik jedoch nicht gerecht zu werden, da sie zu höheren Kosten für die Luftfahrtunternehmen und demnach für die Flugreisenden führt und die Einstiegsbarrieren für neue Marktteilnehmer erhöht.
46. Eine andere von der Gemeinschaft in anderen Wirtschaftszweigen praktizierte Lösung ist die Errichtung eines Quotensystems. Dabei würden neue Strecken Carriern der Gemeinschaft auf der Basis einer einfachen Quotenregelung zugeteilt, bei der z.B. ihr aktueller Marktanteil zugrunde gelegt würde. Dies würde jedoch zu einem starren System führen, das neuen Carriern kaum Chancen ließe, sich einen angemessenen Marktanteil zu sichern, und das dem Grundsatz der Dienstleistungsfreiheit zuwiderlaufen würde. Die beste Lösung wäre wohl ein auf Qualitätskriterien beruhendes Auswahlverfahren, bei dem die Stelle, die die Entscheidung trifft, eine Reihe von Kriterien berücksichtigen könnte und das flexibel genug wäre, um jeden Einzelfall auf seine Vorteile hin zu prüfen. Unbedingte Voraussetzung bleibt jedoch, daß die Nichtdiskriminierung gewährleistet wird. Dieses Verfahren ist in den Ziffern 65 bis 71 näher beschrieben.

(1) Siehe Fußnote (2) auf Seite 6.

47. Jedes Auswahlverfahren wird unweigerlich für ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen Probleme mit sich bringen. Bilaterale Abkommen, die auf liberalen Grundsätzen fußen, sind daher vorzuziehen, solange ein lauterer Wettbewerb gewährleistet wird. Es besteht jedoch kein Zweifel, daß in einer Reihe von bilateralen Beziehungen nur begrenzte Ernennungen möglich sein werden und daher ein Mechanismus für die Aufteilung von Flugrechten entwickelt werden muß.
48. Bei der Entwicklung einer Gemeinschaftspolitik ist es auch wichtig zu berücksichtigen, welches Interesse Carrier außerhalb der Gemeinschaft daran haben, Flugdienste nach Europa zu betreiben. Für ein Luftfahrtunternehmen, das internationale Langstreckenverbindungen anbietet, ist Europa ein sehr wichtiger Markt, und zwar nicht nur für Punkt-zu-Punkt-Verkehre, sondern auch innerhalb seines Gesamtstreckennetzes.
49. Für Carrier von anderen Kontinenten ist es sicherlich interessant, ein Drehkreuz in Europa zu besitzen und eigene Flugdienste zur Weiterbeförderung der Passagiere an ihr Reiseziel oder zwischen den europäischen Großstädten anbieten zu können. In Ermangelung einer gemeinsamen Luftverkehrspolitik gegenüber Carriern aus Drittländern, die Ziele in Europa anfliegen, haben Drittländer durch bilaterale Verhandlungen auf einzelstaatlicher Ebene beachtliche fünfte Freiheitsrechte erworben. Somit können sie ihre eigenen Fluggäste zwischen Punkten in Europa befördern und gleichzeitig auf diesen Strecken mit europäischen Carriern um andere Fluggäste konkurrieren. Viele Carrier haben auch Stopover-Rechte mit Flugzeugwechsel ausgehandelt, womit sie die Flugzeuge auf aufkommensschwächeren Strecken wirtschaftlicher einsetzen können, indem sie zwei Flugziele miteinander kombinieren. Verschiedenen Carriern aus Drittländern ist es sogar gelungen, Hub-and-Spoke-Netze in der Gemeinschaft aufzubauen. Manchmal erfolgte dies jedoch ohne angemessene Gegenseitigkeit. Dies ist ein Grund, warum die Kommission immer wieder nachdrücklich auf die Bedeutung der fünften Freiheitsrechte in bilateralen Verhandlungen hingewiesen hat (siehe Ziffer 31).

III. FESTLEGUNG VON VERFAHREN

Zuständigkeit für Verhandlungen

50. Nach dem Vertrag und der Rechtsprechung des Gerichtshofs besitzt die Gemeinschaft auf jeden Fall die alleinige Zuständigkeit für den Abschluß bilateraler Luftverkehrsabkommen, insbesondere solcher über den Marktzugang, die Kapazität, die Tarife und damit zusammenhängende Fragen.
51. Die Kommission hat dem Rat 1990 einen Vorschlag für ein Verfahren auf dem Gebiet der Luftverkehrsbeziehungen mit Drittländern vorgelegt. Dieser Vorschlag stützt sich auf die Ratsentscheidung 69/494/EWG und würde diese hinsichtlich der für den Luftverkehr relevanten Bestimmungen ersetzen. Die genannte Entscheidung legt ein Konsultations- und Genehmigungsverfahren auf Gemeinschaftsebene fest und sieht Gemeinschaftsverhandlungen vor. Die Ratsentscheidung 69/494/EWG soll so lange angewandt werden, bis sie durch eine Entscheidung über die Luftverkehrsbeziehungen mit Drittländern ersetzt worden ist. Die Mitgliedstaaten wurden per Schreiben vom 1.3.1990 und 2.7.1990 an ihre Verpflichtungen nach dem Gemeinschaftsrecht erinnert.
52. Die Mitgliedstaaten haben die in der Entscheidung 69/494/EWG festgelegten Verfahren nicht beachtet. Es wurden mehrere neue bilaterale Luftverkehrsabkommen geschlossen, die auch fünfte Freiheitsrechte enthalten, oder bestehende Abkommen wurden ohne Konsultation oder Koordinierung auf Gemeinschaftsebene grundlegend geändert. Die Kommission hat bisher davon abgesehen, Vertragsverletzungsverfahren einzuleiten, um eine offene Diskussion über die Entwicklung eines gemeinsam vereinbarten Konzepts für die Luftverkehrsbeziehungen mit Drittländern zu ermöglichen. Sollte bis Ende 1992 in diesem Bereich kein Fortschritt erzielt werden, wird die Kommission sich gezwungen sehen, unverzüglich zu tun, was ihre Pflicht ist.
53. Ausgangspunkt für die Entwicklung von Übergangsverfahren sollte sein, daß die Gemeinschaft a priori für die Formulierung einer Luftverkehrspolitik gegenüber Drittländern zuständig ist und es keine Verhandlungen mit Drittländern über diese Fragen ohne Beteiligung der Gemeinschaft geben darf. Die Kommission erkennt jedoch an, daß während eines Übergangszeitraums in vielen Fällen zufriedenstellende Ergebnisse erreicht werden können, wenn Mitgliedstaaten vom Rat ermächtigt werden, im Rahmen der von der Gemeinschaft entwickelten Politik und nach Prüfung der Vereinbarkeit mit dem Gemeinschaftsrecht bilaterale Abkommen mit Drittländern auszuhandeln.

54. Aufgrund der Erwägungen in Kapitel II und der vorstehenden Absätze sollte ein den Bestimmungen des Vertrags gerecht werdender Handlungsrahmen abgesteckt werden. Innerhalb dieses Rahmens würde die Gemeinschaft im Prinzip für alle Abkommen verantwortlich sein und die betroffenen Mitgliedstaaten in verschiedenen Fällen ermächtigen, Verhandlungen zu führen, unter der Bedingung, daß eine Koordinierung auf Gemeinschaftsebene stattfindet, um auf diese Weise sicherzustellen, daß die Interessen anderer Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft als Ganzes gewahrt werden. In diesem Zusammenhang erkennt die Kommission an, daß ihr Vorschlag von 1990 geändert werden muß. Diesem Dokument wird deshalb ein entsprechender Änderungsvorschlag beigelegt. Die vorgeschlagenen Verfahren ermöglichen

- Gemeinschaftsverhandlungen oder
- Individuelle Verhandlungen der Mitgliedstaaten.

Diese Verfahren sind in Anhang II im einzelnen beschrieben. Das Hauptproblem liegt darin, welche Fakten für den Vorschlag der Kommission und die Entscheidung des Rates darüber benötigt werden, wie das beste Ergebnis erreicht werden kann.

55. Die Verhandlungen werden auf Gemeinschaftsebene geführt bzw. kann ein Mitgliedstaat in einzelnen Fällen vom Rat dazu ermächtigt werden, die Verhandlungen zu führen. Hier sind insbesondere folgende Faktoren zu berücksichtigen: Ersucht das Drittland um Verhandlungen mit der Gemeinschaft? Gibt es spezielle Probleme, die für die Gemeinschaft von Interesse sind (CRS, Fremdeigentum, Flugpreise, Wettbewerbsregeln usw.) oder andere relevante Faktoren? In jedem Fall aber sollte pragmatisch vorgegangen werden.
56. Ein Handlungsrahmen, der die Möglichkeit individueller Verhandlungen von Mitgliedstaaten vorsieht, muß jedoch jegliche Rechtsunsicherheit hinsichtlich bestehender Rechte und der Aufteilung der Verantwortlichkeiten in der Gemeinschaft vermeiden. Viele Drittländer sind heute schon besorgt, daß die Vollendung des Binnenmarkts ihre Flugrechte von, nach und innerhalb der Gemeinschaft beeinträchtigen könnte, und es herrscht Ungewißheit über die jeweiligen Zuständigkeiten der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten. Wichtig ist, daß unabhängig davon, ob die Zuständigkeiten der Gemeinschaft von der Gemeinschaft selbst oder von den Mitgliedstaaten ausgeübt werden, die Stabilität des internationalen Regelsystems gewahrt wird. Zu diesem Zweck muß ein klarer und eindeutiger Handlungsrahmen für alle Luftverkehrsbeziehungen mit Drittländern geschaffen werden, der am 1. Januar 1993 in Kraft treten sollte. Abkommen zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern, die vor diesem Termin geschlossen wurden, werden von der Gemeinschaft beachtet, vorausgesetzt, daß sie mit der Gemeinschaftspolitik im Einklang stehen.

Verhandlungen auf Gemeinschaftsebene

57. Es lassen sich mehrere Bereiche ausmachen, in denen die Gemeinschaft unverzüglich ihre Verantwortung übernehmen sollte.

- a) Ein Vorgehen auf Gemeinschaftsebene ist in all den Fällen erforderlich, wo Verhandlungen auf Gemeinschaftsebene bessere wirtschaftliche Verhandlungsergebnisse zeitigen würden als Verhandlungen auf der Ebene der Mitgliedstaaten. Das läßt sich natürlich schwierig im voraus einschätzen. Als Anhaltspunkte für diese Einschätzung können die Stärke des Verhandlungspartners, das bestehende Gleichgewicht der Verkehrsrechte, die Größe des Markts und die gesamten Handelsbeziehungen der Gemeinschaft mit dem betreffenden Handelspartner herangezogen werden. Die Tatsache, daß einige Mitgliedstaaten Verkehrsrechte, die die Wettbewerbsposition anderer Fluggesellschaften in der Gemeinschaft unmittelbar beeinflussen, veräußern, um auch nur einen schmalen Vorteil für ihre Luftfahrtgesellschaften herauszuhandeln, ist ein Argument, das für Verhandlungen auf Gemeinschaftsebene spricht. Die wichtigsten Beispiele von Drittländern, die hier in Betracht kommen, sind die Vereinigten Staaten und vielleicht auch Japan.
- b) Ein Vorgehen auf Gemeinschaftsebene ist auch dort erforderlich, wo das Beharren auf der Annahme von Grundsätzen der Gemeinschaft wie der Nichtdiskriminierung aufgrund der Nationalität einen einzelnen Mitgliedstaat vor eine unmögliche Aufgabe stellen würde.
- c) Die Gemeinschaft ist zur Zeit dabei, enge Beziehungen mit den Ländern Osteuropas anzuknüpfen. Für die Weiterentwicklung dieser Beziehungen ist es wichtig, daß ein leistungsfähiges Luftverkehrssystem geschaffen wird, das die erwartete Zunahme der Marktnachfrage bewältigen kann. Um einen fairen Chancenausgleich am europäischen Luftverkehrsmarkt sicherzustellen und zu vermeiden, daß die Kluft zwischen der Gemeinschaft und Resteuropa sich vertieft, was die Möglichkeiten der Luftfahrtunternehmen zum Ausbau des europäischen Markts beschränken würde, sollte ein gemeinsamer Ordnungsrahmen für ganz Europa angestrebt werden. Nach den Assoziationsabkommen mit den osteuropäischen Ländern sollte in Betracht gezogen werden, den gemeinsamen Ordnungsrahmen, der zusammen mit den EFTA-Ländern festgelegt wurde, auch auf diese Länder auszudehnen.
- d) Auch mit den Nachfolgestaaten der früheren Sowjetunion und einigen Nachfolgestaaten Jugoslawiens strebt die Gemeinschaft enge Beziehungen an. Die Tatsache, daß in vielen Fällen ohnehin neue bilaterale Luftverkehrsabkommen mit diesen Ländern geschlossen werden müssen, bietet eine einzigartige Gelegenheit, diese Beziehungen in einem Gemeinschaftsabkommen zu regeln, welches die Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts einhält und den bestehenden besonderen Gegebenheiten Rechnung trägt.

- e) Der Luftverkehr wird immer weltumspannender. Daher liegt es im gemeinsamen Interesse der Luftfahrtgesellschaften und der Verbraucher, die Grundsätze des weltweiten Ordnungsrahmens im Luftverkehr neu zu überdenken. Die Gemeinschaft besitzt das notwendige Gewicht, um bei der Entwicklung hin zu liberalen multilateralen Abkommen - möglichst zwischen Ländergruppen - eine führende Rolle zu spielen.
- f) Nicht nur in Europa, sondern auch in anderen Teilen der Welt sind Handelsblöcke im Begriff zu entstehen. Wenn Drittländer als Block verhandeln, sollte die Gemeinschaft dies auch tun.
- g) Auch wenn die bestehende Rolle, Funktion und Struktur der Internationalen Organisationen und die Rolle der Mitgliedstaaten darin gebührend zu berücksichtigen sind, muß die Gemeinschaft, vertreten durch die Kommission, allmählich ihre volle Verantwortung in der ICAO, der ECAC usw. übernehmen, um die Koordinierung auf der Ebene der Gemeinschaft sicherzustellen, gemeinsame Standpunkte darzulegen und die Interessen der Gemeinschaft als Ganzes zu vertreten.

Verhandlungen auf der Ebene der Mitgliedstaaten

- 58. In den Fällen, wo Mitgliedstaaten ermächtigt werden, Verhandlungen zu führen, wird eine Koordinierung erforderlich sein, um zu gewährleisten, daß die Interessen der anderen Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft als Ganzes berücksichtigt und mit den Interessen des betreffenden Mitgliedstaates ausbalanciert werden. Hierzu soll der Rat Verhandlungsdirektiven erteilen, um sicherzustellen, daß der betreffende Mitgliedstaat in Übereinstimmung mit dem Gemeinschaftsrecht und der Gemeinschaftspolitik handelt. Die Teilnahme der Kommission an den Verhandlungen ist zu ermöglichen. Liegt ein Grund zur Besorgnis vor, so kann die Kommission oder ein anderer Mitgliedstaat eine Erörterung im Rat, beispielsweise im Luftverkehrsausschuß (siehe Ziffer 60), beantragen.
- 59. Der Mitgliedstaat soll das Ergebnis seiner Verhandlungen der Kommission innerhalb einer bestimmten Frist vor der Unterzeichnung des Abkommens vorlegen, damit die Kommission es auf Übereinstimmung mit dem Gemeinschaftsrecht und etwaigen Direktiven des Rates prüfen kann. Das Ergebnis dieser Prüfung wird dem Rat zur Kenntnisnahme unterbreitet.

Koordinierung

- 60. Ab 1. Januar 1993 soll die Gemeinschaft ihre Verantwortung für alle Verhandlungen mit Drittländern übernehmen. Alle von Mitgliedstaaten oder Drittländern gestellten Anträge auf Verhandlungen sollen ab diesem Datum über die Gemeinschaft laufen. Da dies für die

Kommission und den Rat natürlich beträchtliche Mehrarbeit bedingt, müssen entsprechende Vorkehrungen getroffen werden. Um diese Arbeit zu erleichtern, könnte der Rat in Betracht ziehen, einen Ad-hoc-Luftverkehrsausschuß einzusetzen, der die Kommission im Rahmen der ihm vom Rat erteilten Direktiven unterstützen würde. Damit die Vertraulichkeit gewährleistet wird, könnten diesem Ausschuß lediglich ein Sachverständiger aus jedem Mitgliedstaat sowie je ein Assistent angehören.

61. Aufgabe dieses Ausschusses könnte es u.a. sein,

- den Rat bei der Festlegung der Luftverkehrspolitik der Gemeinschaft gegenüber Drittländern auf der Grundlage von Vorschlägen der Kommission zu unterstützen;
- auf Vorschläge der Kommission hin Entscheidungen des Rates darüber vorzubereiten, ob Verhandlungen mit einem Drittland auf Gemeinschaftsebene, auf Ebene des Mitgliedstaates oder auf beiden Ebenen geführt werden sollen;
- im Fall von Verhandlungen auf Gemeinschaftsebene Beschlüsse des Rates über die Empfehlung von Verhandlungsdirektiven vorzubereiten. Der Ausschuß soll die Kommission außerdem bei der Verhandlungsführung unterstützen;
- Entscheidungen und Leitlinien des Rates für Verhandlungen auf der Ebene der Mitgliedstaaten auf Vorschlag der Kommission vorzubereiten, um ein koordiniertes Vorgehen zu gewährleisten. Für Abweichungen von diesen Leitlinien hat die Kommission dem Rat Vorschläge zu unterbreiten;
- das Verhandlungsergebnis zu beraten und erforderlichenfalls eine Entscheidung des Rates zur Genehmigung des ausgehandelten Abkommens vorzubereiten.

62. Selbstverständlich müssen Verfahren festgelegt werden, um die Stellungnahmen interessierter Parteien und insbesondere der Organisationen der Luftfahrtunternehmen, der Flughäfen und der Verbraucher einzuholen. Wichtig ist, daß diese Organisationen, insbesondere die Organisationen der Luftfahrtunternehmen, die Luftverkehrswirtschaft tatsächlich repräsentieren.

63. Während der Verhandlungen sollte ein enger Kontakt mit Vertretern der Luftverkehrswirtschaft aufrechterhalten werden. Neben den bestehenden Konsultationsverfahren auf einzelstaatlicher und auf Gemeinschaftsebene können zusätzliche Verfahren notwendig sein.

Verhandlungsdirektiven

64. Vor Verhandlungen auf Gemeinschaftsebene müssen normalerweise Verhandlungsdirektiven aufgestellt werden, um den Unterhändlern die notwendigen Leitlinien an die Hand zu geben, ohne ihre Handlungsfähigkeit jedoch einzuengen. Zu diesem Zweck muß der Luftverkehrsausschuß aufgrund eines Vorschlags der Kommission, die hierzu falls erforderlich interessierte Partei konsultiert, die verschiedenen Interessen der Mitgliedstaaten, der Luftfahrtunternehmen, der Flughäfen, der Verbraucher usw. ausbalancieren. Der Rat entscheidet über die Verhandlungsdirektiven, doch kann er den Luftverkehrsausschuß ermächtigen, in seinem Namen detaillierte Anweisungen für die Verhandlungen zu erteilen.

Das Parlament muß auf geeignete Weise beteiligt werden, und es müssen Verfahren entwickelt werden, um eine Einsichtnahme durch das Parlament zu ermöglichen, die die Vertraulichkeit jedoch gewährleisten.

Das Aufteilungsverfahren

65. Die Aufteilung hängt eng mit dem Ergebnis der Verhandlungen zusammen. Ein Problem stellt sich u.a., wenn das Abkommen die Zahl der zu benennenden Carrier, die Kapazität oder beide begrenzt.
66. In Ziffer 47 wurde die Notwendigkeit eines Auswahlverfahrens dargelegt, das eine nichtdiskriminierende Behandlung der Luftfahrtunternehmen bei der Aufteilung der Verkehrsrechte gewährleistet. Die beste Lösung scheint in einem auf Qualitätskriterien beruhenden System zu bestehen, das - unter Berücksichtigung der bestehenden Situation - in der Regel nur für die Aufteilung zusätzlicher Flugrechte angewandt werden soll.
67. Zunächst wird festgestellt, ob es sich um fundierte Vorschläge handelt. Um diese Beurteilung zu ermöglichen, müssen die Luftfahrtunternehmen ihrem Angebot ziemlich ausführliche Angaben über die langfristigen Ziele des Unternehmens, die Marktprognose für die betreffende Strecke, die technische Eignung zum Betrieb der Strecke usw. begeben. Um sich zu vergewissern, daß die von den Luftfahrtunternehmen gemachten Angaben realistisch sind und kein allzu optimistisches Bild der Lage wiedergeben, müssen diese Angaben sorgfältig überprüft werden.

Unter den fundierten Vorschlägen wird der des Luftfahrtunternehmens ausgewählt, das aufgrund einer Reihe von Kriterien den besten Gebrauch von den Flugrechten machen kann in bezug auf

- die Dienstleistung für die Öffentlichkeit
- den Wettbewerb auf dem jeweiligen Markt
- die Verwertung knapper Ressourcen
- die festgelegte Gemeinschaftspolitik
(z.B. für die Slotvergabe, die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Dienstleistungen).

Diese Kriterien sind sicherlich allgemein und daher schwierig anzuwenden. Deshalb können je nach der betroffenen Route weitere Auswahlkriterien angewandt werden, um besondere Umstände (die Strategie des Betreibers, Absatz- und Absatzförderungspläne etc.) zu berücksichtigen. Es würde jedoch möglich sein, eine Benennung zurückzuziehen, wenn das Betriebsergebnis den angemessenen Erwartungen nicht entspricht und bessere Bewerber Interesse anmelden, um die Strecke zu betreiben.

68. Es ist klar, daß nicht alle Faktoren der Analyse für die erste Entscheidung über die Aufteilung der Verkehrsrechte quantifizierbar und objektiv sind. Deshalb muß sichergestellt werden, daß das Verfahren für die Entscheidung diskriminierungsfrei und transparent ist und daß wirksame und leicht anwendbare Rechtsbehelfe vorhanden sind.
69. Wurde das Abkommen von einem Mitgliedstaat ausgehandelt, so sind die Entscheidungen über die Aufteilung der Rechte in diesem Fall von der zuständigen Behörde dieses Mitgliedstaats zu treffen. Es müssen geeignete, schnell anwendbare Rechtsbehelfe vorhanden sein oder vorgesehen werden.
70. Wurde das Abkommen von der Gemeinschaft ausgehandelt, so ist für die Aufteilung der Verkehrsrechte ein spezielles Verfahren auf Gemeinschaftsebene erforderlich. Es finden die Regeln des Vertrags über die Erteilung von Durchführungsbefugnissen nach Artikel 145 Anwendung. Demgemäß werden die Entscheidungen im Einklang mit den Regeln des Ratsbeschlusses Nr. 87/373/EWG vom 13. Juli 1987 (Verfahren II) getroffen. Die Kommission wird bei der Erfüllung ihrer Aufgaben von einem Ausschuß ("Verwaltungsausschuß für den Luftverkehr"), bestehend aus Vertretern der Mitgliedstaaten, unterstützt, in dem die Kommission den Vorsitz führt. Die Stimmen der Mitgliedstaaten in diesem Ausschuß werden gemäß Artikel 148 Absatz 2 des Vertrags gewichtet. Die Kommission muß bei ihrer Entscheidung potentielle wirtschaftliche Konflikte so ausbalancieren, daß die Neutralität und die Vereinbarkeit mit den Bestimmungen des Binnenmarkts gewährleistet werden.
71. Folgende allgemeine Verfahren finden unabhängig davon Anwendung, ob die Aufteilung durch den Mitgliedstaat oder durch die Kommission erfolgt:
 - Es muß eine Bekanntmachung im Amtsblatt veröffentlicht werden, in der zur Einreichung von Angeboten aufgerufen wird.
 - Die Parteien müssen schriftliche Angebote einreichen.
 - Die Angebote müssen - mit Ausnahme vertraulicher Informationen - öffentlich einsehbar sein.
 - Es ist eine öffentliche Anhörung vorzusehen, in der die Parteien ihre Angebote darlegen können.
 - Die Entscheidung ist zu veröffentlichen und zu begründen.

Kontinuität

72. Die Kommission beabsichtigt, die notwendigen Maßnahmen (einschließlich des Rückgriffs auf nationale Sachverständige) zu treffen, damit genügend Personal vorhanden ist, das sich mit den Beziehungen mit Drittländern auf dem Gebiet des Luftverkehrs befaßt. Durch den Einsatz nationaler Sachverständiger werden die Kontinuität und die Koordinierung gewährleistet.

Vertraulichkeit

73. Einer der schwierigsten Aspekte der zu entwickelnden Verfahren besteht darin, wie die Vertraulichkeit der Verhandlungsdirektiven gewährleistet werden kann. Diese Direktiven werden von der Kommission in enger Zusammenarbeit mit den interessierten Parteien und den Mitgliedstaaten vorbereitet. Nach bisherigen Erfahrungen ist es nur dann möglich zu vermeiden, daß Informationen über die Verhandlungsmandate an die Öffentlichkeit gelangen, wenn die Einzelheiten nur wenigen Personen bekannt sind. Die Formulierung der vom Rat zu genehmigenden Verhandlungsdirektiven muß daher ganz allgemein gehalten werden. Die Einzelheiten sollen im Luftverkehrsausschuß beraten werden, wo die Vertraulichkeit gewährleistet werden kann.

Dokumentation

74. Damit die Kommission ihre Aufgaben erfüllen kann, muß eine Datenbank aufgebaut werden, in der alle zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern geschlossenen Luftverkehrsabkommen (ASA) mit ihren Anhängen und darüber hinaus alle Vereinbarungen, Briefwechsel usw. erfaßt werden. Soweit notwendig, bleiben diese Informationen vertraulich und erhalten nur die Kommission und die Mitglieder des Luftverkehrsausschusses Zugang zu diesen Daten. Die Kommission muß in Zusammenarbeit mit den Luftfahrtunternehmen und den Mitgliedstaaten statistische Daten über Flugdienste von, nach und in der Gemeinschaft, über den Verkehr, über die Flugpläne und die Ertragsfähigkeit zusammentragen, um die Entscheidung über die Verhandlungsebene und die Verhandlungsdirektiven vorzubereiten und zu erleichtern. Es ist unbedingt erforderlich, daß die Mitgliedstaaten beim Aufbau dieser Datenbank mithelfen.

IV. ENTSCHEIDUNGEN

75. Der Rat wird ersucht:

- den Kernaussagen dieser Mitteilung und der Festlegung entsprechender Verfahren zuzustimmen, einschließlich der Einsetzung eines Luftverkehrsausschusses, um ein leistungsfähiges Koordinierungs- und Beschlußgremium zu schaffen;
- den Vorschlag für eine Entscheidung des Rates über ein Konsultations- und Genehmigungsverfahren für Abkommen über die Beziehungen zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern auf dem Gebiet des gewerblichen Luftverkehrs (KOM(90) 17 endg. vom 23. Februar 1990), geändert gemäß dem Vorschlag in Anhang I, zu genehmigen;
- den Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates zur Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrags auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Luftverkehr (KOM(89) 417 endg. - ABl. Nr. C 248 vom 29.9.1989) zu genehmigen;
- den Vorschlag für eine Verordnung (EWG) des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 vom 14. Dezember 1987 über die Einzelheiten der Anwendung der Wettbewerbsregeln auf Luftfahrtunternehmen (KOM(89) 417 endg. - ABl. Nr. C 248 vom 29.9.1989) zu genehmigen.

Vorschlag der Kommission

Vorschlag für eine
ENTSCHEIDUNG DES RATES

über ein Konsultations- und
Genehmigungsverfahren für Abkommen
über die Handelsbeziehungen
im Luftverkehr zwischen
Mitgliedstaaten und Drittländern

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der
Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,
insbesondere auf Artikel 113,

auf Vorschlag der Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Durch die Entscheidung 69/494/EWG des
Rates vom 16. Dezember 1969 über die
schrittweise Vereinheitlichung der
Abkommen über die Handelsbeziehungen
zwischen den Mitgliedstaaten und dritten
Ländern und über die Aushandlung der
gemeinschaftlichen Abkommen⁽¹⁾ wurde ein
Konsultations- und Genehmigungsverfahren
für alle Handelsabkommen mit Drittländern
geschaffen.

Es ist notwendig, daß für die
Handelsbeziehungen mit Drittländern auf
dem Gebiet des Luftverkehrs nicht länger
die Entscheidung 69/494/EWG, sondern
besondere Bestimmungen gelten.

Vorschlag der Kommission

zur Änderung des Vorschlags für eine
Entscheidung des Rates über ein Konsul-
tations- und Genehmigungsverfahren für
Abkommen über die Beziehungen zwischen
Mitgliedstaaten und Drittländern auf dem
Gebiet des gewerblichen Luftverkehrs,
KOM (90) 17 endg. vom 23. Februar 1990.

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der
Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,
insbesondere auf Artikel 113,

auf Vorschlag der Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Durch die Entscheidung 69/494/EWG des
Rates vom 16. Dezember 1969 über die
schrittweise Vereinheitlichung der
Abkommen über die Handelsbeziehungen
zwischen den Mitgliedstaaten und dritten
Ländern und über die Aushandlung der
gemeinschaftlichen Abkommen⁽¹⁾ wurde ein
Konsultations- und Genehmigungsverfahren
für alle Handelsabkommen mit Drittländern
geschaffen.

Es ist notwendig, daß für die
Handelsbeziehungen mit Drittländern auf
dem Gebiet des Luftverkehrs nicht länger
die Entscheidung 69/494/EWG, sondern
besondere Bestimmungen gelten.

(1) ABl. Nr. L 326 v. 29.12.1969, S.39.

(1) ABl. Nr. L 326 v. 29.12.1969, S.39.

Die Handelsbeziehungen im Luftverkehr werden durch bilaterale Luftverkehrsabkommen mit ihren Anhängen und Änderungen sowie andere bilaterale und multilaterale Übereinkünfte über den Marktzugang, die Kapazitäten, die Tarife und ähnliche Bestimmungen geregelt.

Es ist ein Verfahren zu schaffen, damit einzelstaatliche Abkommen schrittweise durch gemeinschaftliche Abkommen ersetzt werden.

Alle Verhandlungen zum Abschluß neuer oder zur Änderung bestehender Verträge, Abkommen oder Vereinbarungen müssen gemäß einem Gemeinschaftsverfahren geführt werden; bestehende bilaterale Luftverkehrsabkommen, ihre Anhänge und Änderungen sowie alle anderen bilateralen oder multilateralen Handelsübereinkünfte über Luftverkehrsbeziehungen mit Drittländern können jedoch ausdrücklich oder stillschweigend verlängert werden, sofern deren Verlängerung die Durchführung der gemeinsamen Handelspolitik im Luftverkehr nicht behindert.

Die Handelsbeziehungen im Luftverkehr werden durch bilaterale Luftverkehrsabkommen mit ihren Anhängen und Änderungen sowie andere bilaterale und multilaterale Übereinkünfte über den Marktzugang, die Kapazitäten, die Tarife und ähnliche Bestimmungen geregelt.

Mit dieser Entscheidung sollen ein ordnungsrechtlicher Rahmen für Verhandlungen mit Drittländern abgesteckt und eine Übergangszeit vorgesehen werden.

Die Übergangszeit sollte sich über den 31. Dezember 1992 hinaus erstrecken, um eine schrittweise Einführung von Gemeinschaftsverhandlungen zu ermöglichen.

Die Übergangsmaßnahmen müssen für sechs Jahre vorgesehen werden, mit der Möglichkeit der Verlängerung um je ein Jahr.

Es ist notwendig, eine Genehmigung vorzusehen, aufgrund deren die Bestimmungen der Luftverkehrsabkommen und der zusätzlichen Vereinbarungen, die Mitgliedstaaten vor dem 1. Januar 1993 mit Drittländern geschlossen haben, in Kraft bleiben können und eine Unterbrechung ihrer Handelsbeziehungen mit den betreffenden Drittländern vermieden wird; diese

Um festzustellen, ob diese Voraussetzung erfüllt ist, sind vorher Konsultationen auf Gemeinschaftsebene zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission zu führen.

In bestimmten Ausnahmefällen, in denen die Gemeinschaft noch keine Verhandlungen führen kann und eine Unterbrechung der vertraglichen Beziehungen die Entwicklung der Handelsbeziehungen im Luftverkehr mit dem betreffenden Drittland zum Nachteil der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten beeinträchtigen könnte, ist jedoch vorzusehen, daß die Verhandlungen vorübergehend und während eines befristeten Zeitraums von den Mitgliedstaaten geführt werden können.

Damit derartige Verhandlungen die Durchführung der gemeinsamen Handelspolitik im Luftverkehr nicht behindern, können sie von den Mitgliedstaaten im Rahmen von Leitlinien geführt werden, die zuvor nach einem Gemeinschaftsverfahren vereinbart wurden und die die Grundzüge des auszuhandelnden Abkommens festlegen.

Genehmigung befreit die Mitgliedstaaten jedoch nicht von ihrer Verpflichtung, alle geeigneten Schritte zu unternehmen, um Unvereinbarkeiten solcher Abkommen mit den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft zu beseitigen.

Die meisten in derartigen Verträgen und Abkommen behandelten Angelegenheiten sollen in Zukunft in Gemeinschaftsabkommen geregelt werden. Die Abkommen, die in Kraft bleiben sollen, dürfen der Durchführung der gemeinsamen Luftverkehrspolitik gegenüber Drittländern jedoch nicht im Wege stehen. Die Mitgliedstaaten müssen derartige Abkommen anpassen oder gegebenenfalls kündigen, falls deren Fortbestand die Durchführung der gemeinsamen Luftverkehrspolitik gegenüber Drittländern behindert.

Während der Übergangszeit sollte der Rat Mitgliedstaaten ermächtigen können, bilaterale Verhandlungen mit Drittländern aufzunehmen.

Werden Verhandlungen der Mitgliedstaaten mit Drittländern genehmigt, so kann der Rat Direktiven für diese Verhandlungen erlassen.

Artikel 113 des Vertrags sieht nicht nur das Verfahren für Verhandlungen der Gemeinschaft, sondern auch die Einsetzung eines besonderen Ausschusses durch den Rat vor, der die Kommission bei der Erfüllung ihrer Aufgaben unterstützt.

Bei Verhandlungen der Gemeinschaft mit Drittländern muß sichergestellt sein, daß das Verfahren für die Aufteilung des Verhandlungsergebnisses neutral und mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar ist.

Vor der Unterzeichnung eines Abkommens ist zu prüfen, ob die Verhandlungsergebnisse mit den gemeinsamen Schlußfolgerungen übereinstimmen -

Vor der Unterzeichnung eines Abkommens ist zu prüfen, ob die Verhandlungsergebnisse mit den gemeinsamen Schlußfolgerungen übereinstimmen -

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

TITEL I

**Ausdrückliche oder stillschweigende
Verlängerung der bestehenden Abkommen**

Artikel 1

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission spätestens ein Jahr nach Erlaß dieser Entscheidung alle bilateralen Luftverkehrsabkommen sowie deren Anhänge und Änderungen und alle sonstigen bilateralen oder multilateralen Übereinkünfte mit Drittländern über die Handelsbeziehungen im Luftverkehr im Sinne von Artikel 113 des Vertrages mit.

Abkommen oder Vereinbarungen, deren ausdrückliche oder stillschweigende Verlängerung beabsichtigt ist, sind der Kommission jedoch spätestens drei Monate vor dem Zeitpunkt einer ausdrücklichen Verlängerung bzw. dem Ablauf der Kündigungsfrist der betreffenden Abkommen oder Vereinbarungen mitzuteilen.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die notifizierten Abkommen und Vereinbarungen binnen zwei Wochen nach der Mitteilung mit.

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

TITEL I

**Ausdrückliche oder stillschweigende
Verlängerung der bestehenden Abkommen**

Artikel 1

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission spätestens ein Jahr nach Erlaß dieser Entscheidung alle bilateralen Luftverkehrsabkommen sowie deren Anhänge und Änderungen und alle sonstigen bilateralen oder multilateralen Übereinkünfte mit Drittländern über die Handelsbeziehungen im Luftverkehr im Sinne von Artikel 113 des Vertrages mit.

Solche Abkommen oder Vereinbarungen, deren ausdrückliche oder stillschweigende Verlängerung beabsichtigt ist, sind der Kommission jedoch spätestens drei Monate vor dem Zeitpunkt einer ausdrücklichen Verlängerung bzw. dem Ablauf der Kündigungsfrist der betreffenden Abkommen oder Vereinbarungen mitzuteilen.

Die Kommission teilt den übrigen Mitgliedstaaten die notifizierten Abkommen und Vereinbarungen binnen zwei Wochen nach der Mitteilung mit.

Artikel 2

Nach Eingang dieser Mitteilung findet auf Antrag eines Mitgliedstaats oder auf Veranlassung der Kommission eine vorherige Konsultation statt. Der Antrag eines Mitgliedstaats auf Konsultationen ist spätestens vier Wochen, nachdem diese den Mitgliedstaat vom Abkommen oder von der Vereinbarung unterrichtet hat, bei der Kommission einzureichen.

Die Konsultation beginnt innerhalb von drei Wochen, nachdem die Mitteilung im Sinne von Artikel 1 Absatz 2 oder der Antrag eines Mitgliedstaats bei der Kommission eingegangen ist.

Bei dieser Konsultation wird insbesondere festgestellt, ob Verhandlungen der Gemeinschaft eingeleitet werden sollten und ob die ausdrücklich oder stillschweigend zu verlängernden Abkommen oder Vereinbarungen Bestimmungen über die gemeinsame Handelspolitik im Luftverkehr im Sinne von Artikel 113 enthalten. Ist dies der Fall, so ist festzustellen, ob diese Bestimmungen diese Politik behindern könnten. Die Konsultation erstreckt sich auf alle zwischen den übrigen Mitgliedstaaten und dem betreffenden Drittland geltenden Übereinkünfte.

Artikel 2

Nach Eingang dieser Mitteilung findet auf Antrag eines Mitgliedstaats oder auf Veranlassung der Kommission eine vorherige Konsultation statt. Der Antrag eines Mitgliedstaats auf Konsultationen ist spätestens vier Wochen, nachdem die Kommission den Mitgliedstaat vom Abkommen oder von der Vereinbarung unterrichtet hat, bei der Kommission einzureichen.

Die Konsultation beginnt innerhalb von drei Wochen, nachdem die Mitteilung im Sinne von Artikel 1 Absatz 2 oder der Antrag eines Mitgliedstaats bei der Kommission eingegangen ist.

Bei dieser Konsultation wird insbesondere festgestellt, ob Verhandlungen der Gemeinschaft eingeleitet werden sollten und ob die ausdrücklich oder stillschweigend zu verlängernden Abkommen oder Vereinbarungen Bestimmungen über die gemeinsame Handelspolitik im Luftverkehr enthalten. Ist dies der Fall, so ist festzustellen, ob diese Bestimmungen diese Politik behindern könnten. Die Konsultation erstreckt sich auf alle zwischen den übrigen Mitgliedstaaten und dem betreffenden Drittland geltenden Übereinkünfte.

Artikel 3

Stellt die Kommission nach der Konsultation oder von sich aus fest, daß einige Bestimmungen der ausdrücklich oder stillschweigend zu verlängernden Übereinkünfte zwar unter die gemeinsame Handelspolitik im Luftverkehr im Sinne von Artikel 113 fallen, während des beabsichtigten Verlängerungszeitraums die Durchführung der gemeinsamen Handelspolitik im Luftverkehr aber nicht behindern würden, so kann sie die Mitgliedstaaten ermächtigen, die betreffenden Bestimmungen der Übereinkünfte, die Gegenstand der Konsultation waren, für einen noch festzulegenden Zeitraum ausdrücklich oder stillschweigend zu verlängern. Dieser Zeitraum darf ein Jahr nicht übersteigen.

Sehen die betreffenden Übereinkünfte jedoch die Möglichkeit eines gemeinschaftlichen Vorbehalts oder einer jährlichen Kündigungsfrist vor, so kann die Kommission eine ausdrückliche oder stillschweigende Verlängerung auch für einen längeren Zeitraum genehmigen.

Artikel 4

Stellt die Kommission nach der Konsultation oder von sich aus fest, daß einige Bestimmungen der ausdrücklich oder

Artikel 3

Stellt die Kommission nach der Konsultation oder von sich aus fest, daß einige Bestimmungen der ausdrücklich oder stillschweigend zu verlängernden Übereinkünfte zwar unter die gemeinsame Handelspolitik im Luftverkehr fallen, während des beabsichtigten Verlängerungszeitraums die Durchführung der gemeinsamen Handelspolitik im Luftverkehr aber nicht behindern würden, so kann sie die Mitgliedstaaten ermächtigen, die betreffenden Bestimmungen der Übereinkünfte, die Gegenstand der Konsultation waren, für einen noch festzulegenden Zeitraum ausdrücklich oder stillschweigend zu verlängern. Dieser Zeitraum darf ein Jahr nicht übersteigen.

Sehen die betreffenden Übereinkünfte jedoch die Möglichkeit eines gemeinschaftlichen Vorbehalts oder einer jährlichen Kündigungsfrist vor, so kann die Kommission eine ausdrückliche oder stillschweigende Verlängerung auch für einen längeren Zeitraum genehmigen.

Artikel 4

Stellt die Kommission nach der Konsultation oder von sich aus fest, daß einige Bestimmungen der ausdrücklich oder

stillschweigend zu verlängernden Übereinkünfte während des beabsichtigten Verlängerungszeitraums die Durchführung der gemeinsamen Handelspolitik im Luftverkehr insbesondere deshalb behindern könnten, weil die Mitgliedstaaten unterschiedlich vorgehen, so legt sie dem Rat einen ausführlichen Bericht vor. Diesem Bericht sind die erforderlichen Vorschläge und gegebenenfalls Empfehlungen beizufügen, die Kommission zur Aufnahme von gemeinschaftlichen Verhandlungen mit den betreffenden Drittländern zu ermächtigen.

stillschweigend zu verlängernden Übereinkünfte während des beabsichtigten Verlängerungszeitraums die Durchführung der gemeinsamen Handelspolitik im Luftverkehr insbesondere deshalb behindern könnten, weil die Mitgliedstaaten unterschiedlich vorgehen, so legt sie dem Rat einen ausführlichen Bericht vor. Diesem Bericht sind die erforderlichen Vorschläge und gegebenenfalls Empfehlungen beizufügen, die Kommission zur Aufnahme von gemeinschaftlichen Verhandlungen mit den betreffenden Drittländern zu ermächtigen.

Artikel 5

Die Kommission kann die Bestimmungen der vor dem 1. Januar 1993 geschlossenen Luftverkehrsabkommen und zusätzlichen Vereinbarungen zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern über Fragen, die im Sinne von Artikel 113 des Vertrages unter die gemeinsame Luftverkehrspolitik gegenüber Drittländern fallen, bis zum 31. Dezember 1998 in Kraft lassen, sofern es sich um Bereiche handelt, die nicht in Abkommen zwischen der Gemeinschaft und den betreffenden Drittländern geregelt werden und diese Bestimmungen der Gemeinschaftspolitik nicht zuwiderlaufen.

Sofern derartige Abkommen nicht mit dem Vertrag vereinbar sind, müssen der beziehungsweise die betroffenen Mitgliedstaaten alle erforderlichen Schritte unternehmen, um festgestellte Unvereinbarkeiten zu beseitigen. Soweit notwendig, leisten sich die Mitgliedstaaten im Rahmen der in dieser Entscheidung festgelegten Verfahren gegenseitig Hilfe.

TITEL II

Übergangsbestimmungen

Artikel 5

1. Unbeschadet Artikel 113 des Vertrags kann der Rat bis zum 31. Dezember 1992 auf Vorschlag der Kommission und nach der erforderlichen vorherigen Konsultation ausnahmsweise bilaterale Verhandlungen zwischen Mitgliedstaaten und bestimmten Drittländern genehmigen, sofern gemeinschaftliche Verhandlungen aufgrund zwingender Umstände administrativer oder technischer Natur noch nicht möglich sind.

TITEL II

Übergangsbestimmungen

Artikel 6

1. Der Rat kann bis zum 31. Dezember 1998 auf Vorschlag der Kommission mit qualifizierter Mehrheit und nach der erforderlichen vorherigen Konsultation Mitgliedstaaten ermächtigen, bilaterale Verhandlungen mit Drittländern aufzunehmen über den Abschluß, die Änderung und/oder Anwendung bilateraler Luftverkehrsabkommen und deren Anhänge beziehungsweise über jede andere zwei- oder mehrseitige kommerzielle Vereinbarung mit Drittländern, sofern Gemeinschaftsverhandlungen noch nicht möglich sind. Diese Ermächtigung kann mit Direktiven und Auflagen verbunden werden.

2. Dieser Artikel gilt für den Fall, daß ein Mitgliedstaat aus besonderen Gründen glaubt, Verhandlungen mit einem Drittland aufnehmen zu müssen, damit in seinen auf Vereinbarungen beruhenden Handelsbeziehungen keine Unterbrechung eintritt.

3. Abweichend von Absatz 1 kann die Kommission bis zum 31. Dezember 1992 die Mitgliedstaaten ermächtigen, bilaterale Verhandlungen mit Drittländern über die Änderung und/oder Anwendung von Anhängen bestehender Abkommen über die Ausübung von Verkehrsrechten, die Benennung von Luftverkehrsunternehmen, die Genehmigung von Flugtarifen und die Gestaltung der Flugpläne aufzunehmen.

Artikel 6

Konsultationen gemäß Artikel 5 werden von der Kommission gewährleistet und

- (i) umfassen die notwendige Koordinierung für ein reibungsloses Funktionieren und eine Stärkung des Binnenmarktes, berücksichtigen die begründeten Interessen der Mitgliedstaaten an der Erhaltung

2. Dieser Artikel gilt für den Fall, daß ein Mitgliedstaat aus besonderen Gründen glaubt, Verhandlungen mit einem Drittland aufnehmen zu müssen, damit in seinen auf Vereinbarungen beruhenden Handelsbeziehungen keine Unterbrechung eintritt.

3. Abweichend von Absatz 1 kann die Kommission bis zum 31. Dezember 1998 die Mitgliedstaaten ermächtigen, bilaterale Verhandlungen mit Drittländern über die Änderung und/oder Anwendung von Anhängen bestehender Abkommen über die Ausübung von Verkehrsrechten, die Benennung von Luftverkehrsunternehmen, die Genehmigung von Flugtarifen und die Gestaltung der Flugpläne aufzunehmen.

Artikel 7

Konsultationen gemäß Artikel 6 werden von der Kommission gewährleistet und

- (i) umfassen die notwendige Koordinierung für ein reibungsloses Funktionieren und eine Stärkung des Binnenmarktes, berücksichtigen die begründeten Interessen der Mitgliedstaaten an der Erhaltung

und Erweiterung ihrer Handelsbeziehungen mit Drittländern auf dem Gebiet des Luftverkehrs und tragen zur Aufstellung einheitlicher Grundsätze für eine gemeinsame Handelspolitik im Luftverkehr gegenüber dem jeweiligen Land bei;

(ii) während der Verhandlungen fortgesetzt, wenn deren Verlauf dies erfordert und insbesondere der beteiligte Mitgliedstaat beabsichtigt, von den bei der Konsultation beschlossenen Leitlinien abzuweichen;

(iii) bei den Punkten (i) und (ii) zu Ergebnissen führen, die der Kommission oder dem Mitgliedstaat während der Verhandlungen als Leitlinien dienen werden.

Artikel 7

Nach Abschluß der Verhandlungen teilt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission die Verhandlungsergebnisse mit und unterrichtet die anderen Mitgliedstaaten davon.

und Erweiterung ihrer Handelsbeziehungen mit Drittländern auf dem Gebiet des Luftverkehrs und tragen zur Aufstellung einheitlicher Grundsätze für eine gemeinsame Handelspolitik im Luftverkehr gegenüber dem jeweiligen Land bei;

(ii) während der Verhandlungen fortgesetzt, wenn deren Verlauf dies erfordert und insbesondere der beteiligte Mitgliedstaat beabsichtigt, von den bei der Konsultation beschlossenen Leitlinien abzuweichen;

(iii) bei den Punkten (i) und (ii) zu Ergebnissen führen, die der Kommission oder dem Mitgliedstaat während der Verhandlungen als Leitlinien dienen werden.

Artikel 8

Nach Abschluß der Verhandlungen teilt der betreffende Mitgliedstaat der Kommission die Verhandlungsergebnisse mit und unterrichtet die anderen Mitgliedstaaten davon.

Hat binnen fünf Werktagen nach der Mitteilung an die Kommission kein Mitgliedstaat bei der Kommission Einwände gegen das beabsichtigte Abkommen erhoben bzw. diese Einwände dem betreffenden Mitgliedstaat mitgeteilt, so unterrichtet die Kommission, sofern auch sie keine Einwände hat, unverzüglich den Rat und die übrigen Mitgliedstaaten.

Nach Eingang dieser Mitteilung kann das betreffende Abkommen geschlossen werden.

In allen übrigen Fällen kann das Abkommen erst geschlossen werden, wenn es der Rat auf Vorschlag der Kommission mit qualifizierter Mehrheit genehmigt hat.

TITEL III

Schlußbestimmungen

Artikel 8

Mitteilungen und Konsultationen im Sinne dieser Entscheidung fallen unter das Berufsgeheimnis; insbesondere darf die Kommission, außer für die in Artikel 1 genannten Zwecke, keine Angaben offenlegen, die ihr von einem Mitgliedstaat gemäß dieser Entscheidung übermittelt und von diesem als kommerziell empfindlich bezeichnet worden sind.

Hat binnen fünf Arbeitstagen nach der Mitteilung an die Kommission kein Mitgliedstaat bei der Kommission Einwände gegen das beabsichtigte Abkommen erhoben bzw. diese Einwände dem betreffenden Mitgliedstaat mitgeteilt, so unterrichtet die Kommission, sofern auch sie keine Einwände hat, unverzüglich den Rat und die übrigen Mitgliedstaaten.

Nach Eingang dieser Mitteilung kann das betreffende Abkommen geschlossen werden.

In allen übrigen Fällen kann das Abkommen erst geschlossen werden, wenn es der Rat auf Vorschlag der Kommission mit qualifizierter Mehrheit genehmigt hat.

TITEL III

Schlußbestimmungen

Artikel 9

Mitteilungen und Konsultationen im Sinne dieser Entscheidung fallen unter das Berufsgeheimnis; insbesondere darf die Kommission, außer für die in Artikel 1 genannten Zwecke, keine Angaben offenlegen, die ihr von einem Mitgliedstaat gemäß dieser Entscheidung übermittelt und von diesem als kommerziell empfindlich bezeichnet worden sind.

Artikel 10

Die in dieser Entscheidung vorgesehene Konsultation und Koordinierung erfolgen im Rahmen eines vom Rat bestellten speziellen Ausschusses gemäß Artikel 113 des Vertrags.

Artikel 11

1. Hat der Rat ein Abkommen zwischen der Gemeinschaft und einem oder mehreren Drittländern geschlossen und Kriterien unter anderem für die Aufteilung der Verkehrsrechte festgelegt, so trifft die Kommission die notwendigen entsprechenden Durchführungsmaßnahmen.
2. Die Kommission wird von einem Ausschuß unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann. Die Stellungnahme wird mit

der Mehrheit abgegeben, die in Artikel 148 Absatz 2 des Vertrags für die Annahme der vom Rat auf Vorschlag der Kommission zu fassen- den Beschlüsse vorgesehen ist. Bei der Abstimmung im Ausschuß werden die Stimmen der Vertreter der Mit- gliedstaaten gemäß dem vorgenannten Artikel gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

Die Kommission erläßt Maßnahmen, die unmittelbar gelten. Stimmen sie jedoch mit der Stellungnahme des Ausschusses nicht überein, so werden sie sofort von der Kommis- sion dem Rat mitgeteilt. In diesem Fall kann die Kommission die Durchführung der von ihr beschlos- senen Maßnahmen um einem Zeitraum von höchstens einem Monat von dieser Mitteilung an verschieben.

Der Rat kann innerhalb des in dem vorstehenden Absatz genannten Zeitraums einen anderslautenden Beschluß fassen.

Artikel 9

In der Entscheidung 64/494/EWG wird
folgender neuer Artikel 15 a eingefügt:

"Artikel 15 a

Diese Entscheidung gilt nicht für
Abkommen und Vereinbarungen über
Luftverkehrsangelegenheiten."

Artikel 10

Diese Entscheidung ist an die
Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident

Artikel 12

In die Entscheidung 64/494/EWG wird
folgender neuer Artikel 15 a eingefügt:

"Artikel 15 a

Diese Entscheidung gilt nicht für
Abkommen und Vereinbarungen über
Luftverkehrsangelegenheiten."

Artikel 13

Der Rat kann auf Vorschlag der Kommission
die Übergangszeiträume in Artikel 5 und 6
um ein oder mehrere Jahre verlängern. Der
Vorschlag der Kommission muß mindestens
sechs Monate vor dem Ende des jeweiligen
Übergangszeitraums vorliegen.

Artikel 14

Diese Entscheidung ist an die
Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident

Das stufenweise Verfahren

Das stufenweise Verfahren

Stufe I Ersuchen um Aufnahme von Verhandlungen

Ein oder mehrere Mitgliedstaaten ersuchen um Aufnahme von Verhandlungen mit einem bestimmten Drittland oder mit einer Gruppe von Drittländern, oder die Gemeinschaft beschließt, Verhandlungen einzuleiten.

Ein Drittland beziehungsweise eine Gruppe von Drittländern ersucht um Aufnahme von Verhandlungen mit einem bestimmten Mitgliedstaat oder mit der Gemeinschaft als Ganzes.

Maßnahme: Alle Ersuchen werden der Kommission vorgelegt.

Stufe II Vorbereitung eines Vorschlags

Die Kommission prüft das Ersuchen und konsultiert die interessierten Parteien. Als dann bereitet sie einen Vorschlag vor, ob die Verhandlungen auf der Ebene des Mitgliedstaates oder auf Gemeinschaftsebene stattfinden sollen. In letzterem Falle legt sie auch einen Entwurf der Verhandlungsdirektiven vor.

Maßnahme: Der Vorschlag wird dem Rat zwecks Prüfung im Luftverkehrsausschuß vorgelegt.

Stufe III Entscheidung des Rates

Der Luftverkehrsausschuß bereitet auf der Grundlage eines Vorschlags der Kommission die Entscheidungen des Rates darüber vor, die Kommission zur Eröffnung von Verhandlungen oder die Mitgliedstaaten zur Aufnahme individueller Verhandlungen zu ermächtigen. Unstrittige Fragen kann der Rat nach den üblichen Verfahren als A-Punkte entscheiden. Andernfalls muß er gegebenenfalls nach Aussprache entscheiden.

Konsultation interessierter Parteien

Die Beratungen des Ausschusses sind streng vertraulich. Die Einzelheiten der Verhandlungsdirektiven sind geheimzuhalten.

Maßnahme: Entscheidung des Rates

Stufe IV Verhandlungen

Je nachdem, wie entschieden wurde, werden die Verhandlungen entweder auf der Ebene des Mitgliedstaates oder auf Gemeinschaftsebene durchgeführt.

Verhandlungen auf der Ebene der Mitgliedstaaten: Der betreffende Mitgliedstaat führt die Verhandlungen. Die Kommission kann als Beobachter teilnehmen. Der Mitgliedstaat verhandelt in dem vom Luftverkehrsausschuß oder vom Rat genehmigten Rahmen unter Beachtung der von ihnen erteilten Verhandlungsdirektiven und festgelegten Bedingungen.

Verhandlungen auf Gemeinschaftsebene: Die Kommission führt die Verhandlungen im Rahmen der vom Rat genehmigten Verhandlungsdi-
rektiven. Es finden die normalen Verfahren für Verhandlungen der
Gemeinschaft Anwendung. Während der Verhandlungen ist ein enger
Kontakt mit Vertretern der Luftverkehrswirtschaft sicherzu-
stellen.

Maßnahme: Das Abkommen muß dem Luftverkehrsausschuß und der Kommission
nach seiner Paraphierung vorgelegt werden.

Stufe V Abschluß des Abkommens

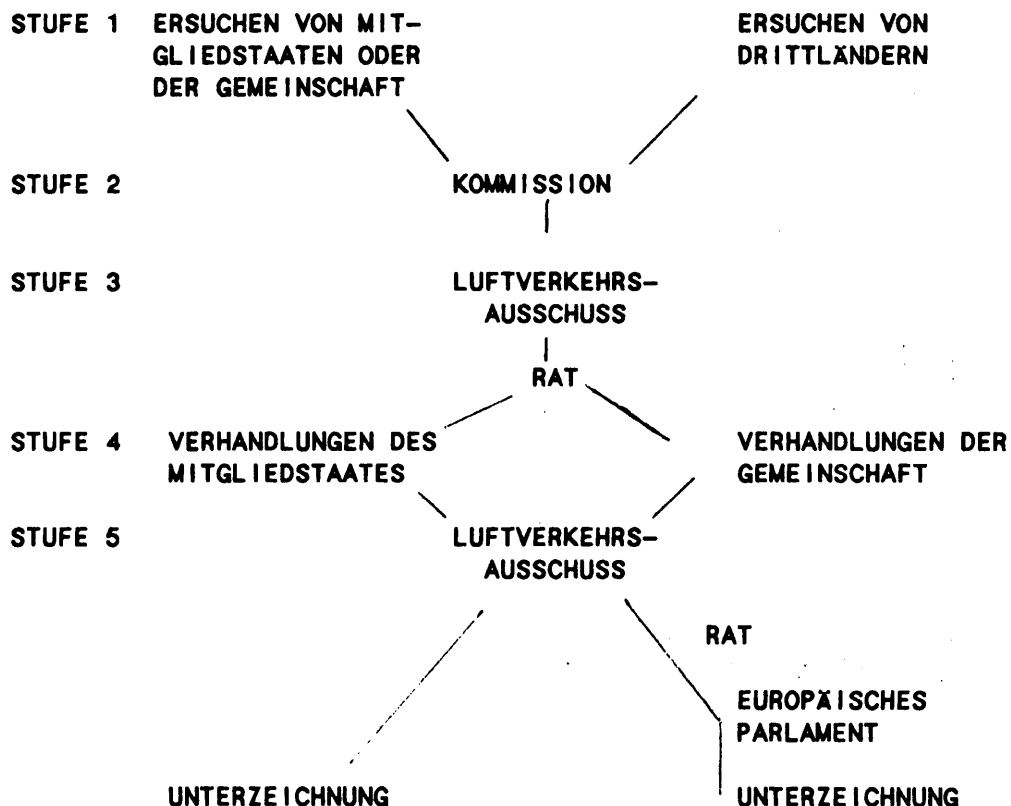
Ein Mitgliedstaat darf ein von ihm ausgehandeltes Abkommen zwei
Wochen nach Weiterleitung an den Luftverkehrsausschuß und die
Kommission unterzeichnen, sofern diese gegen das Verhandlungs-
ergebnis keine Einwände erheben. In diesem Fall wird die
Angelegenheit im Luftverkehrsausschuß beraten; falls keine
Einigung zustande kommt, trifft der Rat die notwendigen
Entscheidungen. Die allgemeine Zuständigkeit der Kommission
bleibt unberührt.

Ein auf Gemeinschaftsebene ausgehandeltes Abkommen wird nach
Beratung im Luftverkehrsausschuß zur abschließenden Entscheidung
an den Rat weitergeleitet.

Das Europäische Parlament wird nach den üblichen Verfahren
unterrichtet.

Maßnahme: Unterzeichnung des Abkommens

Das stufenweise Verfahren



Anhang III

Allgemeine statistische Tabellen

BEGRIFFE UND DEFINITIONEN

Geographisches Europa

umfaßt alle internationalen Strecken mit Anfangs- und Endpunkt in Europa (einschl. Türkei und UdSSR bis 55° Ost), den Azoren, den Kanaren, Madeira und Zypern

Europa-Nordafrika

Flugdienste zwischen Europa und Algerien, Ägypten, Libyen, Marokko, Sudan und Tunesien.

Europa-Naher Osten

Flugdienste von Europa mit Endpunkt in Bahrain, Iran, Irak, Israel, Jordanien, Kuwait, Libanon, Oman, Qatar, Saudi-Arabien, Syrien, den Vereinigten Arabischen Emiraten, Jemen und der Demokratischen Republik Jemen.

Nordatlantik

Flugstrecken zwischen Europa und Kanada/USA

Andere Langstrecken als über den Nordatlantik

Die Gesamtheit der Strecken über den Mittel- und Südatlantik- nach den afrikanischen Subsahara-Ländern, nach Fernost/Australasien und den übrigen Strecken

Summe International

Die Summe des internationalen Kurz-/Mittelstrecken- und des gesamten Langstreckenverkehrs

Inlandsverkehr

Strecken, deren Anfangs- und Endpunkt innerhalb der natürlichen Grenzen (Mutterland) des Landes liegen, in dem der jeweilige Carrier registriert ist. Strecken zwischen einem Staat und Gebieten, die zu ihm gehören, sowie Strecken zwischen solchen Gebieten.

Zahlgäste

Alle auf Punkt-zu-Punkt-Basis gerechneten Fluggäste, die mindestens 25 % des Normalflugpreises zahlen.

Bezahlte Fluggast-Kilometer (Revenue Passenger Kilometers-RPK)

Ein zahlender Fluggast, der über eine Entfernung von einem Kilometer befördert wird. Die Zahl der RPK ergibt sich durch Multiplikation der Zahl der zahlenden Fahrgäste mit den Kilometerentfernungen, auf denen sie befördert werden.

TABELLE A**INTERNATIONALER LINIENFLUG-PERSONENVERKEHR NACH REGIONEN BG-CARRIER**

	<u>EI</u>	<u>AF</u>	<u>AZ</u>	<u>BA</u>	<u>IB</u>	<u>KL</u>	<u>LH</u>	<u>LG</u>	<u>OA</u>	<u>SN</u>	<u>SK</u>	<u>TP</u>	<u>DURCHSCHN.</u>
Anteil des geograph. Eur. am Gesamtverkehr (Inlands- + intern. Verkehr)	78.2	49.5	43.4	49.3	37.4	50.7	44.6	100	26.0	67.4	48.8	53.4	50.7
Anteil des geograph. Eur. am gesamten int. Verkehr	86.9	62.5	71.5	63.1	77.8	51.0	68.4	100.0	72.6	67.4	87.6	71.9	73.4
Anteil des Nordatl.-Verkehrs am ges. internat. Verkehr	13.1	8.8	11.0	19.2	7.3	22.4	15.2	-	9.3	13.6	7.7	12.1	11.6
Anteil d. Europa-Nordafr. Verk. am ges. intern. Verkehr	-	12.8	4.9	0.4	2.5	2.2	1.7	-	5.1	2.6	0.2	0.5	2.7
Anteil d. Europa-Nahostverk. am ges. internat. Verkehr	-	2.1	2.4	1.3	0.5	2.1	2.2	-	5.2	1.8	0.6	-	1.5
Anteil d. übr. Langstreckenverk. am ges. internat. Verkehr	-	13.7	10.3	16.0	12.0	22.3	12.4	-	7.8	14.6	4.0	15.6	10.7
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Anteil des Inlandsverkehrs am Gesamtverkehr	10.1	20.9	39.3	21.8	52.0	0.7	36.0	-	64.1	-	44.3	25.7	26.3
Anteil des internat. Verkehrs am Gesamtverkehr	89.9	79.1	60.7	78.2	48.0	99.3	64.0	100	35.8	100	55.7	74.3	73.7

QUELLE : AEA - Statistical Appendices to Yearbook, Mai 1991

*Die Summen können - bedingt durch Rundung - verschieden von 100 sein.

TABELLE B
INNERGEMEINSCHAFTLICHER VERKEHR UND SONSTIGER INTERNATIONALER VERKEHR JEDES MITGLIEDSTAATS NACH GEOGRAPHISCHEN MÄRKTEN (Fluggäste - 1990)

	Belgien	Dänemark	Frankr.	Deutschl.	Griechenl.	Irland	Italien	Luxemburg	Niederlande	Portugal	Spanien	VK
Intra-EG (*)	1958920	1368366	6495859	6217714	1219582	1713291	4520909	12033	2877818	1157967	3569997	10550407
%	70.8	46.2	54.7	49.7	58.6	95.0	66.3	97.2	59.6	71.5	71.8	53.8
EFTA	331973	1056897	1076163	1874924	190331	-	519945	-	537926	154929	375749	1944913
%	12.0	35.7	9.1	15.0	9.1	-	7.6	-	11.9	9.6	7.6	9.9
Europa (außer EG & EFTA)	71277	148297	528793	828407	256910	-	214987	-	211315	-	15025	630654
%	2.6	5.0	4.5	6.6	12.3	-	3.2	-	4.4	-	0.3	3.2
Gesamt % Europa	85.4	86.9	68.3	71.3	80.0	95.0	77.1	97.2	75.9	81.1	79.7	66.9
Nord- atlantik	302990	198270	1406094	1932321	163242	91531	715253	-	605679	170483	394686	4158345
%	11.0	6.7	11.8	15.5	7.8	5.0	10.5	-	12.5	10.5	7.9	21.2
Süd- amerika	-	24603	226659	166356	-	-	157493	-	63087	123063	454760	120044
%	-	0.8	1.9	1.3	-	-	2.3	-	1.3	7.6	9.1	0.6
Nahost & Afrika	86360	11526	1484454	466555	146119	-	418519	345	126957	11586	99985	652724
%	3.1	0.4	12.5	3.7	7.0	-	6.1	2.8	2.6	0.7	2.0	3.3
Fernost	16810	153733	657751	962934	63043	-	233365	-	390526	-	60174	1329369
%	0.6	5.2	5.5	7.7	3.0	-	3.4	-	8.1	-	1.2	6.7
Australien & Neuseeland	-	-	-	57710	43896	-	36684	-	18268	-	-	231950
%	-	-	-	0.5	2.1	-	0.5	-	0.4	-	-	1.2
Summe	2768330	2961692	11875773	12506924	2083123	1804822	6817155	12378	4831576	1617646	4970376	19618406

* Die Summen können - bedingt durch Rundung - verschieden von 100 sein.

Quelle : ICAO Digest of Statistics N° 384.

(*) Inlandsverkehr ausgenommen.

TABELLE C

INTERNATIONALER VERKEHR (AUSGENOMMEN INNERGEMEINSCHAFTLICHER VERKEHR) JEDES MITGLIEDSTAATS NACH GEOGRAPHISCHEN MÄRKTEN (1990)

	Belgien	Dänemark	Frankr.	Deutschl.	Griechenl.	Irland	Italien	Luxemburg	Niederlande	Portugal	Spanien	VK
Europa (ausgenommen EG & EFTA) %	8.8	9.3	9.8	13.2	29.8	–	9.4	–	10.8	–	1.1	7.0
EFTA %	41.0	66.3	20.0	29.8	22.0	–	22.6	–	27.5	33.7	26.8	21.4
Nord- atlantik %	37.4	12.4	26.1	30.7	18.9	100	31.1	–	31.0	37.1	28.2	45.9
Süd- amerika %	–	1.5	4.2	2.7	–	–	6.8	–	3.2	26.8	32.5	1.3
Nahost %	10.7	0.7	27.6	7.4	16.9	–	18.2	100	6.5	2.5	7.1	7.2
Fernost %	2.1	9.7	12.2	15.3	7.3	–	10.2	–	20.0	–	4.3	14.7
Australien & Neuseeland %	–	–	–	0.9	5.1	–	1.6	–	0.9	–	–	2.6

* Die Summen können – bedingt durch Rundung – verschieden von 100 sein.

Quelle : ICAO Digest of Statistics N° 384.

Tabelle D

Vergangene und vorausgeschätzte künftige Wachstumsraten des europäischen Langstreckenverkehrs nach Zielregionen (% pro Jahr; Basis: Ankunft)

Zielregion	1980-1985	1985-1989	1989-2000
Nordamerika	- 2.7	17.9	9.8
Karibik	- 2.3	21.5	8.1
Mittel-/Südamerika	4.4	5.5	3.1
Afrika (außer Nordafrika)	5.7	5.1	5.6
Südasten/Indischer Ozean	1.2	9.5	7.0
Südostasien	1.9	20.0	9.7
Fernost/Pazifik	8.5	7.3	7.2
Australien/Neuseeland	4.9	14.9	8.1
Summe	1.4	13.5	8.3

Quelle : Economic Intelligence Unit

TABLE E

INTERNATIONALER LINIENFLUG-PERSONENVERKEHR NACH REGIONEN - BG-CARRIER (Basis: RPK)

	<u>EI</u>	<u>AF</u>	<u>AZ</u>	<u>PA</u>	<u>IB</u>	<u>KL</u>	<u>LH</u>	<u>LG</u>	<u>OA</u>	<u>SN</u>	<u>SK</u>	<u>TP</u>	<u>DURCHSCHN.</u>
Anteil des geograph. Eur. am Gesamtverkehr (Inlands- + internat.Verkehr)	41.3	16.6	25.3	15.3	29.8	10.4	18.6	100	34.7	21.8	34.9	35.8	32.0
Anteil des geograph. Eur. am gesamten int. Verkehr	42.0	21.0	28.2	16.3	38.0	10.4	20.0	100.0	40.8	21.8	43.6	40.3	35.2
Anteil des Nordatl.-Verkehrs am gesm. internat. Verkehr	58.0	25.5	32.1	39.0	20.4	39.8	38.2	-	24.6	34.7	33.5	23.2	30.8
Anteil d. Europa-Nordafr. Verk. am ges.intern.Verkehr	-	8.0	2.8	0.5	1.2	1.6	1.4	-	1.7	2.1	0.3	0.1	1.6
Anteil d. Europa-Nahostverk. am ges. internat. Verkehr	-	3.3	2.4	1.8	0.7	2.0	2.7	-	3.1	2.3	1.1	-	1.6
Anteil d.übr.Langstreckenverk. am ges. internat. Verkehr	-	42.2	34.5	42.5	39.7	46.2	37.7	-	29.7	39.0	21.5	36.4	30.8
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Anteil des Inlandsverkehrs am Gesamtverkehr	1.7	20.8	10.4	5.9	21.6	0.02	6.8	-	15.1	-	19.8	11.2	9.4
Anteil des internat. Verkehrs am Gesamtverkehr	98.3	79.2	89.6	94.1	78.4	99.9	93.2	100	84.9	100	80.2	88.8	90.6

QUELLE : AEA - Statistical Appendices to Yearbook, Mai 1991.

*Die Summen können - bedingt durch Rundung - verschieden von 100 sein.

Anhang IV

Der EG/US-Markt - Ein statistischer Überblick

Der Markt EG/Vereinigte Staaten

1. Strecken

Im August 1991 gab es insgesamt 278 verschiedene Nordatlantik-Flugstrecken zwischen den Vereinigten Staaten und der Europäischen Gemeinschaft (einschließlich 122 Städtepaare, die unter einer veröffentlichten durchgehenden Flugnummer bedient werden, aber mit Flugzeugwechsel an einem Zwischenpunkt). (Siehe Tabelle A).

Tabelle B enthält eine Aufschlüsselung der Strecken nach Carriern. EG-Carrier betreiben Flugdienste auf 97 Strecken. EG-Carrier erzielen auf diesen Strecken gute Leistungen in Bezug auf die Geschäfts- und Marktanteile. Tabelle C gibt den EG-Anteil an der Flugkapazität wieder, gegliedert nach Mitgliedstaaten. Von den 11 EG-Mitgliedstaaten halten 5 einen Marktanteil von mehr als 50 % im Verkehr mit den Vereinigten Staaten.

2. Gateways

Die Daten vom August 1991 weisen ein Ungleichgewicht zwischen der Gemeinschaft und den Vereinigten Staaten aus. In der EG gibt es 28 Gateways, von denen 27 von EG-Carriern und 22 von US-Carriern benutzt werden (siehe Tabelle D); von den 55 amerikanischen Gateways werden 54 von US-Carriern und 22 von EG-Carriern benutzt (siehe Tabelle E); Die von der AEA erstellte zusätzliche Analyse (Tabelle F) bestätigt das gegenwärtige Ungleichgewicht.

3. Fünfte Freiheitsrechte

Tabelle G vermittelt einen Überblick über die Fünften Freiheitsrechte, die von US-Unterhändlern für ihre Carrier ausgehandelt wurden. Nach dem Stand vom August 1991 gab es 20 Strecken, die von 4 Carriern befliegen wurden. Daneben gab es 33 Strecken, die von europäischen Flughäfen aus von US-Fluglinien befliegen werden. Die AEA-Analyse liegt ebenfalls bei (Tabelle H).

TABELLE A

August 91

STADTEPAARE

AMSTERDAM

Anchorage : JL (nur on-line Stopover-Verkehr)

Atlanta : DL, KL

Baltimore : KL

Boston : NW

Chicago : KL, RO

Dallas : DL*

Denver : CO*

Houston : CO*, KL

Honolulu : CO*

Los Angeles : KL, TW*, DL*, NW*

Miami : DL*

Minneapolis : KL, NW

New York : PK, PA, TW, KL, CO*, RO, RJ

Orlando : KL, UA*, DL*

San Francisco : DL*

Tampa : DL*

Washington UA*

ATHEN

Atlanta : PA*

Boston : NW

Jacksonville : PA*

Los Angeles : TW*

New York : OA, TW*, PA*

San Francisco : TW*

Washington : PA*

BARCELONA

New York : IB, PA, TW

BERLIN

Atlanta : DL

Colorado : UA*

Denver : UA*

Miami : PA*

New York : TW, PA, LH

Washington : UA*

(*) Flugzeugwechsel an einem Zwischenpunkt

BRÜSSEL

Boston : SN
Chicago : SN, AA, UA*
Los Angeles : AA*
Miami : AA*
New York : PA, AA, TW, SN, TK, UA*
Raleigh/Durham : AA*
San Diego : UA*
San Francisco : AA, UA*
Seattle : UA*
Washington TW*

KÖLN

New York : LH

KOPENHAGEN

Anchorage : JL (nur on-line Stopover-Verkehr)
Atlanta : DL
Chicago : SK
Detroit : TW*
Los Angeles : SK
Miami : FF
Milwaukee : TW*
New York : FF, TW, SK
Seattle : SK

DUBLIN

Atlanta : DL
Boston : EI
Chicago : DL*, EI
Cincinnati : DL
Dallas : DL*
Los Angeles : DL*
New York : EI
Orlando : DL
San Francisco : DL

DÜSSELDORF

Anchorage : JL (nur on-line Stopover-Verkehr)
Chicago : LH, AA (wird mit LH-Flugzeug betrieben)
Los Angeles : LT
Miami : LT, LH
New York : LH
San Francisco : LT

FRANKFURT

Albuquerque : DL*
Atlanta : LH, DL PA*
Austin : DL*
Baltimore : TW, US
Boston : NW, LH
Charlotte : LH, US*
Chicago : UA, AA, LH
Cincinnati : DL
Cleveland : US*, CO*
Dallas : DL, LH, AA
Dayton : US*
Denver : DL*, UA*, CO*
Detroit : NW
El Paso : DL*
Fort Lauderdale : DL*
Fort Myers : DL*
Houston : DL*, PA*, LH, CO*
Indianapolis : US*
Jacksonville : FL, PA*
Kansas City : DL*
Las Vegas : DL*
Los Angeles : DL*, AA*, UA*, TW*, LH, US*, CO*, NZ
Memphis : DL*
Miami : DL*, LT, PA, LH
Milwaukee : NW*
Minneapolis : NW
Nashville : DL*
New Orleans : DL*
New York : PA, TW, LH, CO, PK
Oklahoma City : DL*
Orlando : DL
Philadelphia : LH, US
Phoenix : DL
Pittsburg : US
Raleigh : US*, DL*
Salt Lake City : DL*
San Antonio : DL*
San Diego : DL*
San Francisco : DL*, LH, AA, TW, UA*, PA, US*, CO*
San Juan : LH
Sarasota : DL*
Seattle : NW
St Louis : TW
Tampa : DL*
Tucson : DL*
Tulsa : DL*
Washington : TW*, UA, PA, LH
W Palm Beach : DL*

GLASGOW

Boston : NW
Chicago : AA
Dallas : AA
Los Angeles : AA*
New York : NW, BA
San Francisco : AA*
San Jose : AA*

HAMBURG

Atlanta : DL
New York : PA, UA*, LH

LISSABON

Boston : TP
New York : PA, TW, TP

LONDON

Anchorage : BA, JL (nur on-line Stopover-Verkehr)
Atlanta : DL, BA
Baltimore : TW
Boston : NW, AA, VS, BA
Charlotte : US
Chicago : AA, BA, UA*, CO*
Cincinnati : DL
Cleveland : PA, CO*
Colorado : UA*
Dallas : AA, CO*, BA
Denver : AA*, UA*, CO, DL*
Detroit : PA, NW*, BA
Honolulu : CO
Houston : BA, CO
Kansas City : DL*, TW*
Los Angeles : AA, UA, CO*, BA, NW*, VS, TW, DL*, NZ
Memphis : DL*
Miami : UA*, AA, PA, BA, VS, DL*
Minneapolis : NW
Nashville : AA*, DL*
New Orleans : US*, CO*, DL*
New York : AA, UA, TW*, BA, VS, CO, AI, LY, KU
Norfolk : US*
Orlando : AA*, TW*, US*, PA*, DL*, BA, UA*
Philadelphia : TW, BA
Phoenix : CO*, DL*
Pittsburgh : BA
Portland Ord : CO*
San Antonio : CO*
Raleigh/Dur : US*
St Louis : TW
Salt Lake City : DL*
San Antonio : CO*

LONDON (Forts.)

San Diego : UA*, TW*
San Francisco : AA*, TW, UA, BA, CO*, DL*
San Jose : AA*
San Juan : AA*, BA
Seattle : UA, CO*, BA
Tampa : US*, DL*, PA*, BA, CO*
Washington : UA, CO*, BA

LUXEBURG

Baltimore : FI
New York : FI
Orlando : FI

LYON

New York : AF

MADRID

Anchorage : JL (nur on-line Stopover-Verkehr)
Boston : TW*
Chicago : UA*
Dallas : AA
Los Angeles : IB, TW*, AA*
Miami : PA*, AA, IB, AM
New York : PA, TW, IB
San Diego : AA*
San Francisco : AA*
San Juan : IB
Washington : UA, TW*

MANCHESTER

Atlanta : DL
Chicago : AA
Dallas/FTW : AA*, DL*
Los Angeles : DL*
Miami : AA*
Nashville : AA*
New York : AA, BA
Orlando : DL*
Raleigh : AA*
San Juan : AA*

MAILAND

Boston : AZ/US
Chicago : AZ, AA
Dallas : AA*
Los Angeles : TW*, AZ/US
Miami : AZ
Nashville : AA*
New York : PA, TW, AZ
San Francisco : PA*, TW*

MÜNCHEN

Atlanta : DL
Chicago : UA*, TW*, AA, LH
Cincinnati : DL*
Dallas/FTW : DL*
Los Angeles : UA*, DL*
Miami : PA*, LH
New York : UA*, TW*, PA, LT, LH
Orlando : DL*
St Louis : TW*
Seattle : UA*
Tampa : DL*

NIZZA

Honolulu : PA*
Los Angeles : PA
New York : PA, AF

PARIS

Anchorage : AF, JL (nur on-line Stopover-Verkehr)
Atlanta : DL, TW*, AA*
Boston : TW, CO*, AF
Chicago : UA, TW*, AA, AF
Cincinnati : DL
Cleveland : CO*
Dallas FTW : AA, DL*
Denver : CO*, DL*
Detroit : NW
Greenville : DL*
Houston : CO*, AF
Jacksonville : TW*
Kansas City : DL*,
Los Angeles : UA*, PA*, AA*, TW, DL*, NW, AF
Memphis : DL*
Miami : PA, UA*, DL*, AA*, AF, AM, QN
Nashville : DL*, AA*
New Orleans : DL*
New York : PA, TW, CO, AA, FF, AF, PK
Phoenix : TW*, DL*
Portland : TW*
Raleigh : AA
San Diego : UA*, AA
San Francisco : TW*, UA*, UT, PA*, DL*, AA*
San Juan : AA*
Salt Lake City : DL*
Seattle : TW*
St Louis : TW
Tampa : DL*
Washington : PA*, CO*, UA, TW, AF

PONTA DELGADA

Boston : TP

ROM

Anchorage : JL (nur on-line Stopover-Verkehr)

Boston : TW, AZ/US

Chicago : AZ

Los Angeles : TW*, PA*, AZ/US

Miami : AZ, PA*

New York : TW, PA, AZ

St Louis : TW*

San Diego : TW*

San Francisco : TW*

Washington : TW*

SHANNON

Atlanta : DL

Boston : EI

Chicago : DL*, EI

Cincinnati : DL*

Dallas : DL*

Los Angeles : DL*

Miami : SU

New York : EI

Orlando : DL*

San Francisco : DL*

Washington : SU

STUTTGART

Atlanta : PA*, DL

Dallas : DL*

Jacksonville : PA*

Los Angeles : DL*

Miami : DL*

New York : PA*

Orlando : DL*

San Francisco : DL*

Tampa : DL*

TERCEIRA

Boston : TP

VENEDIG

New York : AZ*

TABELLE B

NORDATLANTIK-FLUGDIENSTE JE CARRIER - August 91

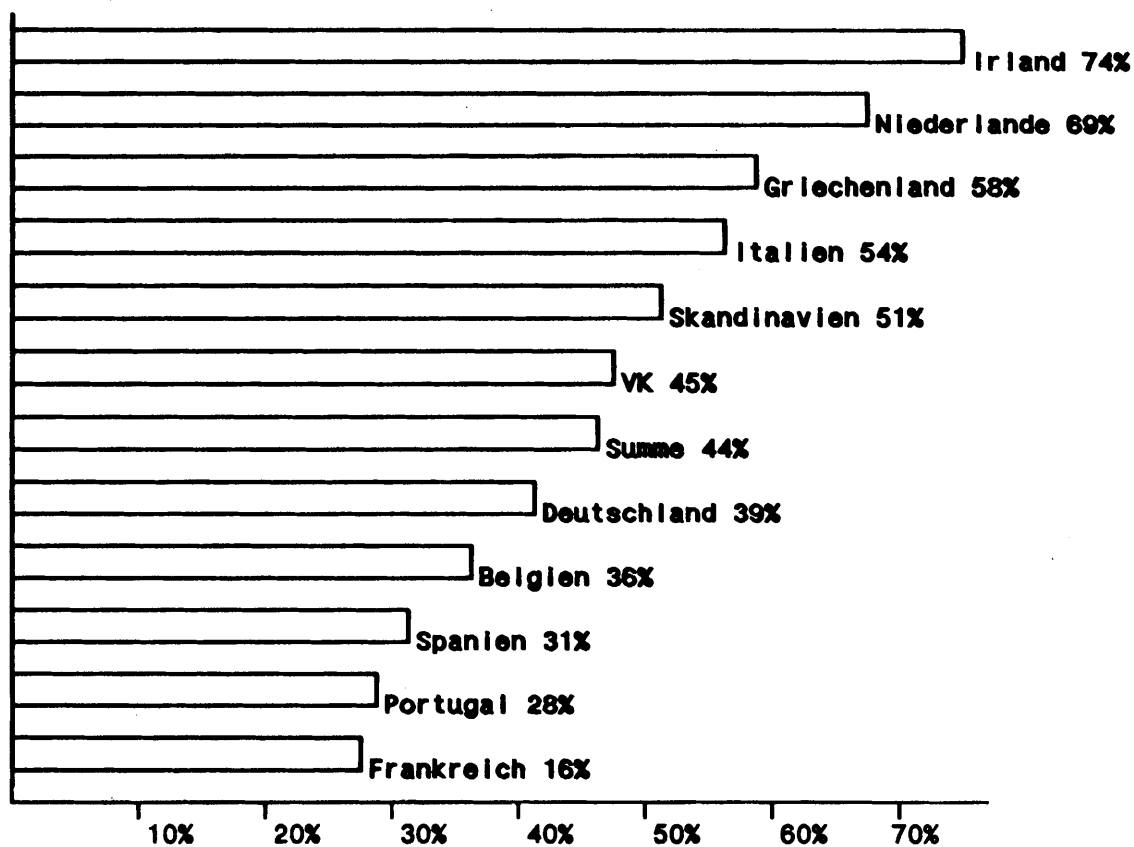
<u>EG CARRIER</u>	<u>ROUTEN</u>
KL	8
OA	1
IB	4
LH	22
SN	3
SK	4
EI	6
LT	5
BA	20
TP	4
VS	4
AF	10
AZ	11 (4 Code-sharing + 1 Flugzeugwechsel)
IW	2 (vorbehaltlich Bestätigung)
UT	1

<u>US-CARRIER</u>	<u>ROUTEN</u>
DL	21 + 79 (mit Flugzeugwechsel)
TW	24 + 33 (" ")
NW	13 + 4
US	7 (4 Code-sharing) + 12 (Flugzeugwechsel)
CO	6 + 27 (Flugzeugwechsel)
AA	27 + 29 (" ")
PA	21 + 22 (" ")
FF	3
UA	9 + 29 (" ")

<u>DRITT-CARRIER</u>	<u>ROUTEN</u>
JL	7 (nur on-line Stopover-Verkehr)
RO	2
PK	3
RJ	1
TK	1
NZ	2
AI	1
LY	1
KU	1
FI	3
AM	2
QN	1
SU	2

TABELLE C

GESCHÄTZTE KAPAZITÄTSANTEILE DER EG AUF US-EG-ROUTEN, JUNI 1992



Quelle : AVMARK

TABELLE D

EG- UND US-BENUTZER VON GATEWAYS IN DER EG - August 1991

	<u>EG</u>	<u>USA</u>
AMS	KL	DL, NW, CO, TW, PA,
ATH	OA	PA, TW
BCN	IB	PA, TW
BER	LH	DL, UA, PA, TW
BRU	SN	PA, TW, UA, AA
CGN	LH	-
CPH	SK	DL, FF, TW
DUB	EI	DL
DUS	LH, LT	AA
FRA	LH, LT	PA, DL, NW, UA, AA, CO, TW, US
GLA	BA	NW, AA
HAM	LH	PA, UA, DL
LIS	TP	PA, TW
LON (LHR + LGW)	BA, VS	PA, TW, US, DL, CO UA, AA, NW
LYS	AF	-
LUX	FI	-
MAD	IB	PA, TW, UA, AA
MAN	BA	DL, AA
MUC	LH, LT	DL, UA, TW, AA, PF
MXP	AZ	AA, US, TW, PA
NCE	AF	PA
PAR (CDG+ORY)	AF, IW	PA, TW, CO, AA, FF, UA, DL, NW
PDL	TP	-
ROM	AZ	US, TW, PA
SNN	EI	DL
STR	-	PA, DL
TER	TP	-
VCE	AZ	-

28 Gateways

27 von EG-
Carriern benutzt

22 von US-
Carriern benutzt

EFTA- UND US-BENUTZER VON GATEWAYS IN EFTA-LÄNDERN - August 1991

	<u>EFTA</u>	<u>USA</u>
GVA	SR	TW, PA
GOT	-	FF
HEL	AY	PA
OSL	SK	PA, FF
REK	FI	-
STO	SK	AA, TW, PA, FF
VIE	OS	TW, PA
ZRH	SR	AA, TW, PA
8 Gateways	7 von 5 EFTA- Carriern benutzt	7 von 4 US- Carriern benutzt

TABELLE E

EG- UND US-BENUTZER VON GATEWAYS IN DEN USA - August 1991

	<u>USA</u>	<u>EG</u>
ABQ (Albuquerque)	TW, DL	-
ANC (Anchorage)	-	BA, BF
ATL (Atlanta)	DL, TW, AA, PA	LH, KL, BA
AUS (Austin)	DL	- -
BWI (Baltimore)	TW, US	KL
BOS (Boston)	TW, CO, US, NW, AA	SN, AF, TP, EI AZ, VS, BA, LH
CLT (Charlotte)	US	LH (subj. gvt apr)
CHI (Chicago)	AA, UA, DL, CO TW	LH, EI, AZ, BA, KL, SK, SN, AF
CVG (Cincinnati)	DL	-
CLE (Cleveland)	US, CO, PA	-
COS (Colorado)	UA	-
DFW (Dallas FTW)	AA, DL, CO	LH, BA
DAY (Dayton)	US	-
DEN (Denver)	DL, UA, CO, AA	-
DTT (Detroit)	NW, PA	BA
ELP (El Paso)	DL	-
FLL (Fort Lauderdale)	DL	-
FMY (Fort Myers)	DL	-
GSP (Greenville)	DL	-
HNL (Honolulu)	CO, PA	-
HOU (Houston)	CO, DL, PA	BA, KL, AF, LH
IND (Indianapolis)	US	-
JAX (Jacksonville)	PA, TW	-
MKC (Kansas City)	DL, TW	-
LAS (Las Vegas)	DL	-
LAX (Los Angeles)	DL, AA, UA, TW, US, CO, PA, NW	LH, LT, AF, IB SK, AZ, KL, BA VS, IW
MEM (Memphis)	DK	-
MIA (Miami)	DL, PA, AA, UA, FF	LT, LH, AF, IB AZ, BA, VS
MKE (Milwaukee)	TW, NW	-
MSP (Minneapolis)	NW	KL

BNA (Nashville)	AA, DL	-
MSY (New Orleans)	DL, US, CO	-
NYC (New York)	AA, NW, UA, TW	BA, EI, VS, LH, LT,
	CO, PA, FF	LT, OA, AZ, KL, TP,
		SK, IB, AF, SN,
ORF (Norfolk)	US	-
ORL (Orlando)	DL, AA, TW, US	BA, KL
	PA, UA	
OKC (Oklahoma City)	DL	-
PHL (Philadelphia)	US, TW	LH, BA
PHX (Phoenix)	CO, DL, TW	-
PIT (Pittsburgh)	US	BA
POR (Portland OR)	TW, CO	-
RDU (Raleigh)	US, AA, DL	-
SAT (San Antonio)	DL, CO	-
SAN (San Diego)	DL, UA, AA, TW	-
SFO (San Francisco)	AA, TW, UA, CO	BA, LT, UT, IW
	DL, PA, US	LH
SJC (San Jose)	AA	IB
SJU (San Juan)	AA	BA, IB, LH
SLC (Salt Lake City)	DL	-
SRQ (Sarasota)	DL	-
SEA (Seattle)	NW, UA, TW, CO	SK, BA
STL (St Louis)	TW	-
TPA (Tampa)	DL, US, PA, CO	BA
TUS (Tucson)	DL	-
TUL (Tulsa)	DL	-
WAS (Washington)	UA, CO, PA, TW	BA, AF, LH
PBI (W Palm Beach)	DL	-
55 Gateways	54 von US-Carriern benutzt	22 von EG-Carriern benutzt

BILATERALE ABKOMMEN

TABELLE F

EUROPÄISCHE FLUGGESELLSCHAFTEN IN DEN USA - August 1991

<u>Land</u>	<u>Gewährte Rechte</u>	<u>Benutzte Rechte</u>
1) ÖSTERREICH	New York + ein wahlfreier Punkt	New York
2) BELGIEN	1) New York Boston Chicago Atlanta Detroit 2) Punkte in den USA (nur Fracht- verkehr)	Boston Chicago New York
3) FINNLAND	New York Seattle Anchorage Ein Punkt in Kalifornien	Los Angeles New York
4) FRANKREICH	New York Washington Boston Chicago Philadelphia Houston Los Angeles Anchorage Miami San Francisco San Juan	Anchorage Boston Chicago Houston Los Angeles Miami New York San Francisco Washington
5) DEUTSCHLAND	Anchorage Atlanta Boston Chicago Dallas Fairbanks (Cargo) Houston Los Angeles Miami New York Philadelphia San Francisco San Juan Washington	Atlanta Boston Charlotte(*) Chicago Dallas Houston Los Angeles Miami New York Philadelphia San Francisco San Juan Washington

(*) Vorbehaltlich der Genehmigung der Regierung.

6) GRIECHENLAND	New York oder Boston/Chicago oder New York/Chicago oder ein beliebiger anderer Punkt in den USA	New York
7) IRLAND	New York Boston Chicago Los Angeles	New York Boston Chicago
8) ITALIEN	1) New York Boston Detroit Philadelphia Washington Chicago Los Angeles oder San Francisco 2) New York Boston Chicago (nur Fracht- verkehr)	New York Boston Chicago Los Angeles Miami
9) LUXEMBURG	Keine	Keine
10) NIEDERLANDE	New York Chicago Los Angeles Houston Anchorage Atlanta Orlando	Atlanta Baltimore Chicago Houston Los Angeles Minneapolis New York Orlando
11) PORTUGAL	New York Boston Los Angeles Miami oder San Juan	New York Boston
12) SKANDINAVISCHES LÄNDER	New York Chicago Seattle Los Angeles Anchorage San Juan	Chicago Los Angeles New York Seattle

13) SPANIEN

New York
Boston
Washington
Baltimore
San Juan
Miami
Chicago
Los Angeles

New York
San Juan
Miami
Los Angeles

14) SCHWEIZ

New York
Boston
Chicago
Anchorage
Atlanta
Los Angeles

New York
Boston
Chicago
Atlanta
Los Angeles
Philadelphia

15) VK

1) Anchorage
Atlanta
Boston
Chicago
Dallas FW
Detroit
Houston
Los Angeles
Miami
New York
Newark
Orlando
Philadelphia
San Francisco
Seattle
Washington
San Juan
Tampa
Pittsburg
Denver
San Diego

Anchorage
Atlanta
Boston
Chicago
Dallas FW
Detroit
Houston
Los Angeles
Miami
New York
Newark
Orlando
Philadelphia
San Francisco
Seattle
Washington
San Juan
Tampa
Pittsburg

Ein noch zu bezeichnender
Punkt in den USA

Keine

2) Punkte in den USA
(nur Fracht-
verkehr)

BILATERALE ABKOMMEN

TABELLE G

US-FLUGGESELLSCHAFTEN IN EUROPA - August 1991

<u>Land</u>	<u>Gewährte Rechte</u>	<u>Benutzte Rechte</u>
1) ÖSTERREICH	Wien	Wien
2) BELGIEN	Punkte in Belgien	Brüssel
3) FINNLAND	Punkte in Finnland	Helsinki
4) FRANKREICH	Paris Nizza Lyon Marseille	Paris Nizza
5) DEUTSCHLAND	Punkte in Deutschl.	Berlin Düsseldorf Hamburg München Stuttgart Frankfurt
6) GRIECHENLAND	Athen	Athen
7) IRLAND	Shannon Dublin (via Shannon)	Shannon Dublin
8) ITALIEN	1) Rom Mailand (kombiniert & Frachtverkehr) 2) Turin oder Pisa oder Neapel (nur Fracht- verkehr)	Rom Mailand
9) LUXEMBURG	Keine	Keine
10) NIEDERLANDE	Beliebige Punkte in den Niederlanden	Amsterdam
11) PORTUGAL	Lissabon Azoren	Lissabon
12) SKANDINAVISCHES LÄNDER	Kopenhagen Oslo Stockholm Göteborg Bergen Stavanger	Kopenhagen Oslo Stockholm

13) SPANIEN

Madrid
Barcelona
Malaga
Palma

Madrid
Barcelona

14) SCHWEIZ

Zürich
Genf
Basel

Zürich
Genf

15) UK

- 1) London
Manchester(*)
Prestwick
Glasgow
- 2) Punkte im VK
(nur Fracht-
verkehr)

London
Manchester
Glasgow

(*) Vorläufig und nur für Chicago.

FÜNFTE FREIHEITSRECHTE GEMÄSS BILATERALEN ABKOMMEN

TABELLE H

<u>Land</u>	<u>US-Fluggesellschaften</u>		<u>Europäische Fluggesellschaften</u>	
	<u>Gewährte Rechte</u>	<u>Benutzte R.</u>	<u>Gewährte Rechte</u>	<u>Benutzte R.</u>
ÖSTERREICH	2 Zwischenpunkte außer PAR/DUS/MUC	VIE-FRA VIE-BUD	Zwischen einem Zwischenpunkt und dem 2. Punkt in den USA	
BELGIEN	Beliebige Zwischenpunkte und Punkte darüber hinaus	BRU-BER BRU-GVA	Zwischenpunkte und Punkte dar. hinaus in Kanada und/oder Mexico	
FRANKREICH	1) Zwischen Paris und d. Schweiz Ital., Griech. Türkei, Ägypten, Nahost, Pakistan, Indien, Zeylon, Burma, Thailand, Hanoi, China und dar.hin. 2) Zwischen Nice/Marseille, und Spanien, Griech. Italien, Schweiz Albanien, Budapest, Bulgarien, Rumänien, Türkei, Jugoslawien, Pakistan, Indien, Zeylon, Burma, Thailand, Hanoi, Singapur, Djakarta, China, Macao, Hongkong, Manila, und dar.hinaus. 3) Zwischen Paris** und Brüssel**, Köln und Maastricht**	PAR-ATH PAR-GVA PAR-MUC* PAR-ROM PAR-TLV PAR-ZRH	Zwischenpunkte über N. Atlantik New York-Mexico Montreal-Chicago Houston-Mexico	HOU-MEX ANC-TYO*
DEUTSCHLAND	Beliebige Zwischenpunkte und Punkte darüber hinaus	FRA-BEG FRA-BUM FRA-BUH FRA-KHI FRA-DBV FRA-IST FRA-LED FRA-LON FRA-MOW FRA-NBO FRA-PRG FRA-KRK	Beliebige Zwischenpunkte und Punkte darüber hinaus	DFW-MEX DFW-ATL* HOU-CLT* ANU-SJU SXM-SJU PHL-YMQ ATL-DFW*

(*) Nur on-line Stopover-Verkehr.

(**) Nur Fracht.

		FRA-RUH FRA-WAW FRA-ATH* FRA-ANK FRA-BUD* FRA-VIE HAM-LON MUC-LON MUC-PAR* STR-AMS STR-DBV NUE-BER		
GRIECHLAND	Rom-Athen Athen-Kairo Athen-Tel Aviv	ATH-ROM ATH-FRA* ATH-PAR*		
IRLAND	Bel.Punkte Üb.Shannon hin.	DUB-SNN*	Keine	
ITALIEN	1) Zwischen Italien und Zwischen- punkte in Irland, VK, Frankr., BRD Schweiz, Por- tugal, Spanien, und 2) Zwischen Rom und Pk.dar.hin. In Griechenland, Türkei, Libanon, Israel, Syrien Ägypten, Saudi-Arabien, Iran, Pakistan, Indien, Sri Lanka, Burma, Thailand, Malaysia, Kambodscha Vietnam, VR China, Hongkong	ROM-ATH ROM-PAR ROM-CAI ROM-IST	Zwischenpunkte in Frankreich oder Spanien, Irland oder Portugal, VK, und Punkt in Kanada	
LUXEMBURG	Keine	Keine	Keine	Keine
NIEDERLANDE	Bel.Zwischenp. und Punkte darüber hinaus	AMS-STR AMS-HAM	Montreal- Houston	

(*) Nur on-line-Anschlüsse/Stopover-Verkehr.

PORTUGAL	Punkte dar.hin. LIS-BCN auf Mittelmeer- inseln und in Mittelmeerrand- ländern, afrikan. Ländern nördl. des Äquators, Kenia, Uganda, Tanzania Nah-/Mittel-/Fernost	1) Zwischen einem Zwischenpunkt in Kanada und Los Angeles 2) Zwischen Miami und Pkt.dar.hin. in der Karibik/ Mittelamerika oder zwischen San Juan und Caracas/ Pkt.dar.hin. in Ländern an der südamerikanischen Westküste
SKANDINAV. LÄNDER	Bel.Zwischenpkt. OSL-HEL und Pkt.dar.hin. CPH-STO OSL-STO CPH-LON*	1) Anchorage-Tokyo 2) Zwischen Zwischenpkt. in Teilen von BRD, VK, Irland, Island Azoren, Kanada (Labrador, Neufundland, Quebec) und abwechselnden End- punkten New York und Chicago
SPANIEN	1) Zwischen den BCN-LIS Azoren/Lissabon und Madrid/Barcelona 2) Zwischen Madrid/Barcelona und Punkten in Südfrankreich Italien, Griech. Algerien, Tunesien Libyen, Ägypten Uganda, Kenia, Tanzania, Türkei, Israel, Libanon, Jordanien, Irak Iran, Syrien, Saudi-Arabien, Arabische Halbinsel Afghanistan, Pakistan, Indien	Zwischen SJU-SJO San Juan und Pkt. in Haiti Jamaica Mexiko Guatemala Honduras Nicaragua El Salvador Costa Rica Panama Trinidad Curacao Venezuela Kolumbien Ecuador Peru Bolivien Chile

(*) Nur on-line-Anschlüsse.

VK

1) Zwisch. London und Glasgow/
Prestwick
einerseits
und Frankfurt, Berlin, Hamburg
und München
andererseits

LON-FRA
LON-HAM
LON-MUC
LON-BER
LON-CPH*

- 2) Prestwick-Oslo
- 3) Zwischen London und Türkei, Libanon, Syrien, Iran, Pakistan, Neu Delhi, Kalkutta, Thailand und Japan
- 4) Prestwick-Shannon

1) Zwischen Boston, Chicago, Dallas, Detroit, New York Philadelphia und Washington
einerseits
und Kanada
andererseits

DET-YMQ
TPA-BDA
ANC-OSA
ANC-TYO
ORL-BDA

2) Zwischen Boston, Detroit, New York, Philadelphia und Washington
einerseits
und Mexico City
andererseits

3) Zwischen Atlanta und San Juan
einerseits
und Venezuela, Kolumbien & Peru
andererseits

4) Zwischen San Juan und anderen Punkten in Südamerika

5) Zwischen Anchorage und Japan

(*) Nur on-line-Anschlüsse.

Quelle: AEA, ABC - August 1991

FLUGDIENSTE NACH DEM 5. FREIHEITSRECHT IN DER EG - August 1991

<u>ROUTE</u>	<u>CARRIER</u>
BCN_LIS	PA
BER_BRU	TW
BER_HAM	PA
BER_HAJ	PA
BER_LON	UA
BER_NUE	PA
BER_GWT	PA
COP_LON	DL (nur internationale on line-Anschlüsse)
PAR_ATH	TW (nur on line-Anschlüsse)
PAR_MUC	TW (nur on line-Anschlüsse)
PAR_ROM	TW
FRA_ATH	PA (nur on line-Anschlüsse/Stopover-Verkehr)
FRA_LON	UA, TW
LON_HAM	UA
LON_MUC	UA
DUB_SNN	DL (nur on line-Anschlüsse/Stopover-Verkehr)
STR_AMS	DL (nur on line-Anschlüsse/Stopover-Verkehr)
STR_FRA	PA (nur on line-Anschlüsse/Stopover-Verkehr)
HAM_AMS	PA
ATH-ROM	TW

20 ROUTEN, 4 CARRIER

US-FLUGGESELLSCHAFTEN,
DIE FLUGDIENSTE VON EUROPÄISCHEN FLUGHÄFEN AUS BETREIBEN
(außer Flugdienste innerhalb der EG aufgrund 5. Freiheitsrechte)

<u>Route</u>	<u>Carrier</u>
BEG_FRA	PA
BEG_VIE	PA
BEG_BUH	PA
BRU_GVA	TW
BUH_FRA	PA
BUD_FRA	PA (nur on line-Anschlüsse/Stopover-Verkehr)
BUD-VIE	PA
ROM_CAI	TW
DBV_VIE	PA
FRA_VIE	TW
FRA_ANK	PA
FRA_BOM	PA
FRA_DEL	PA
FRA_DBV	PA
FRA_IST	PA

FRA_KHI	PA
FRA_KRK	PA
FRA_LED	PA
FRA_MOW	PA
FRA_PRG	PA
FRA_VIE	TW
FRA_NBD	PA
FRA_RUH	PA
FRA_WAN	PA
FRA_WAN	PA
OSL_HEL	PA
OSL_STO	PA
PAR_GVA	TW
PAR_TLV	TW
PAR_ZRH	TW
STO_COP	TW
IST_ROM	TW
STR_DBV	PA
BUC_BEG	PA

33 Routen

2 Carrier

Bezeichnungen der Fluggesellschaften

AA : American Airlines
AF : Air France
AI : Air India
AM : Aeromexico
AY : Finnair
AZ : Alitalia
BA : British Airways
CO : Continental Airlines
DL : Delta Airlines
EI : Aer Lingus Plc
FF : Tower Air
FI : Icelandair
IB : Iberia
IW : Minerve
JL : Japan Airlines
KL : KLM
KU : Kuwait Airways
LH : Lufthansa
LT : LTU
LY : El Al Israel Airlines
NW : Northwest
NZ : Air New Zealand
OA : Olympic
PA : Pan Am
PK : Pakistan International
QN : Air Outre Mer
RJ : Royal Jordanian
RO : Tarom
SK : SAS
SN : Sabena
SU : Aeroflot
TK : Turkish Airlines
TP : TAP
TW : TWA
UA : United Airlines
US : USAir
UT : UTA
VS : Virgin Atlantic Airways

STADTEKODES

- 85 -

ABQ: Albuquerque
AMS: Amsterdam
ANC: Anchorage
ANK: Ankara
ANU: Antigua
ATH: Athens
ATL: Atlanta
AUS: Austin
BCN: Barcelona
BDA: Bermuda
BEG: Belgrade
BER: Berlin
BNA: Nashville
BOM: Bombay
BOS: Boston
BRU: Brussels
BUD: Budapest
BUH: Bucharest
BWI: Baltimore
CAI: Cairo
CGN: Cologne
CHI: Chicago
CLE: Cleveland
CLT: Charlotte
COS: Colorado
CPH: Copenhagen
CVG: Cincinnati
DAY: Dayton
DBV: Dubrovnik
DEN: Denver
DFW: Dallas FTW
DTT: Detroit
DUB: Dublin
DUS: Dusseldorf
ELP: El Paso
FLL: Fort Lauderdale
FMY: Fort Myers
FRA: Frankfurt
GLA: Glasgow
GOT: Gothenburg
GSP: Greenville
GVA: Geneva
GWT: Westerland
HAJ: Hannover
HAM: Hamburg
HEL: Helsinki
HNL: Honolulu
HOU: Houston
IND: Indianapolis
IST: Istanbul
JAX: Jacksonville
JJY: Julianehaab
KHI: Karachi
KRK: Krakow
LAS: Las Vegas
LAX: Los Angeles
LED: Leningrad
LIS: Lisbon
LON: London
LUX: Luxembourg

LYS: Lyon
MAD: Madrid
MAN: Manchester
MEM: Memphis
MEX: Mexico
MKC: Kansas City
MKE: Milwaukee
MIA: Miami
MOW: Moscow
MSP: Minneapolis
MSY: New Orleans
MUC: Munich
MXP: Milan
NBO: Nairobi
NCE: Nice
NUE: Nuremberg
NYC: New York
OKC: Oklahoma City
ORF: Norfolk
ORL: Orlando
OSA: Osaka
OSL: Oslo
PAR: Paris
PBI: W. Palm Beach
PDL: Ponta Delgada
PHL: Philadelphia
PHX: Phoenix
PIT: Pittsburgh
POR: Portland OR
PRG: Prague
RDU: Raleigh
REK: Reykjavik
ROM: Roma
RUH: Riyadh
SAN: San Diego
SAT: San Antonio
SEA: Seattle
SFO: San Francisco
SJC: San Jose
SJO: San Jose, Costa Rica
SJU: San Juan
SLC: Salt Lake City
SNN: Shannon
SRQ: Sarasota
STL: St. Louis
STO: Stockholm
STR: Stuttgart
SXM: Saint Maarten
TER: Terceria
TLV: Tel Aviv
TPA: Tampa
TUL: Tulsa
TUS: Tucson
TYO: Tokyo
VCE: Venice
VIE: Vienna
WAS: Washington
WAW: Warsaw
YMQ: Montreal
ZRH: Zurich

Annex V

AGREEMENT ON AIR TRANSPORT

Annex V

AGREEMENT BETWEEN

ON AIR TRANSPORT

The Government of and
Government, hereinafter referred to as the "Contracting
Parties",

Being parties to the Convention on International Civil
Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day
of December, 1944,

Desiring to promote their mutual relations in the field of
civil aviation and to conclude an agreement, supplementary to
the said Convention, for the purpose of establishing air
services between and beyond their respective territories.

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

1. For the purpose of this Agreement

- (a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been approved by both Contracting Parties;
- (b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of _____, the Minister for _____ and, in the case of _____ the _____ Minister for _____ or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions being the responsibility of the said authorities;
- (c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with the provisions of Article 3 of this Agreement;
- (d) the term "tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;
- (e) the term "capacity" means:
 - (i) in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on a route or section of a route;

(ii) in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or a section of a route;

(f) the terms "territory", "air service", "international air service", "airline", "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention.

2. The Annex to this Agreement shall form an integral part of the Agreement and any reference to the Agreement shall be understood to include the Annex, except where otherwise provided for.

ARTICLE 2

Grant of Traffic Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex hereto. Such services and routes are hereinafter called the "agreed services" and the "specified routes" respectively.
2. The airline or airlines designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights, subject to the relevant provisions of this Agreement:
 - (a) to fly, without landing, across the territory of the other Contracting Party;
 - (b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and

(c) in the territory of the other Contracting Party, while operating an agreed service on a specified route, the right to embark and disembark international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

3. Airlines of each Contracting Party not designated under Article 3 of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraphs 2(a) and (b) of this Article.
4. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for hire or reward and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3

Designation of Airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. On receipt of such designation, the other aeronautical authorities shall, subject to the provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article, without delay grant to the designated airline or airlines the appropriate operating authorisations.
2. The aeronautical authorities of either Contracting Party may require an airline or airlines designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil, while operating the agreed services, the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

3. Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline or airlines from the other Contracting Party or to withhold or revoke the grant to such an airline or airlines of the rights specified in Article 2 of this Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline or airlines of those rights, in any case where it is not satisfied that the airline or airlines in question have their central administration and principal place of business in the territory of the other Contracting Party, that the majority of their shares are owned by nationals or by the Government of that other Contracting Party and are effectively controlled by such nationals or Government.
4. The designated airline or airlines, when so authorised, may commence at any time to operate the agreed services in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement and that tariffs, established in accordance with the provisions of Article 3 of this Agreement, are in force in respect of such services.
5. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by the airline or airlines designated by the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:
 - (a) in the case of failure by such airline or airlines to comply with the laws or regulations of the Contracting Party which has granted these rights, or
 - (b) if the airline or airlines otherwise fail(s) to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement and the Annex thereto.
6. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 5 of this Article are

essential to prevent infringements of the laws or regulations referred to in paragraph 5 of this Article, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, in accordance with Article 15 of this Agreement.

ARTICLE 4

Capacity

1. The capacity to be operated on the agreed scheduled air services shall bear close relationship, at a reasonable load factor, to the demand for the carriage of traffic originating in the territory of each Contracting Party and destined to the territory of the other Contracting Party.
2. In order to achieve a fair and equal treatment of the designated airlines, the airlines have to agree in good time upon the frequencies of their scheduled services, the types of aircraft to be used and the flight schedules, including the days of operation as well as the estimated times of arrival and departure.
3. The schedules so agreed upon shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be reduced subject to the consent of the said authorities.
4. If the designated airlines cannot agree on the schedules mentioned above, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to settle the problem.
5. Subject to the provisions of this Article, no schedules shall come into force, unless the aeronautical authorities of the Contracting Parties have approved of them.

6. The schedules established for one season in accordance with the provisions of this Article shall remain in force for corresponding seasons until new schedules have been established in accordance with the provisions of this Article.

ARTICLE 5

Provision of Statistics

1. The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, periodic or other statements of statistics.
2. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by that airline on the agreed services and the origin and destination of such traffic.

ARTICLE 6

Tariffs

1. The tariffs to be charged by the airline of one Contracting Party for the carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit and characteristics of service, such as standards of speed and accommodation.
2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall be agreed upon by the designated airlines of both Contracting Parties.

3. The tariffs so agreed upon shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction; in special cases this time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities.
4. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reasons a tariff cannot be fixed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if during the first fifteen (15) days of the thirty (30) days' period referred to in paragraph 3 of this Article, the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of their dissatisfaction with any tariff agreed upon in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to agree upon the tariffs.
5. If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph 3 above or on the determination of any tariff under paragraph 4, the Contracting Parties shall endeavour to agree upon the tariffs.
6. No tariff shall come into force unless the aeronautical authorities of either Contracting Party have approved of it.
7. The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

ARTICLE 7

Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of a Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air transport or the operation and navigation of such aircraft while within its territory shall apply to aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.
2. The laws and regulations of a Contracting Party governing entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew, cargo and mail, such as formalities regarding passports, customs, currency and sanitary measures, shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.
3. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services.
4. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid by another State.

ARTICLE 8

Investigation of Accidents

1. In the case of a forced landing or accident of an aircraft of either Contracting Party within the territory of the other Contracting Party, the aeronautical authorities of the Contracting Party in whose territory the forced landing or accident takes place shall immediately notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party thereof, take immediate steps to assist the crew and the passengers, provide for the safety of the aircraft and mail, baggage and cargo on board and take necessary measures for an inquiry into the particulars and circumstances of the forced landing or accident.
2. The aeronautical authorities of the Contracting Party conducting the inquiry into the particulars and circumstances of the forced landing or accident shall inform the aeronautical authorities of the other Contracting Party of the holding of the inquiry and the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall be granted full facilities to be represented at the inquiry. The aeronautical authorities of the Contracting Party conducting the inquiry shall send to the aeronautical authorities of the other Contracting Party the report of the inquiry as soon as it is available.

ARTICLE 9

Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.
3. The Contracting Parties shall act in full conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 or of any other aviation security conventions to which the two parties may adhere.
4. The Contracting Parties, in their mutual relations, shall act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944, to the extent that such security provisions are applied by the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Contracting Party shall advise the other of its intention to notify any difference to the standards of the Convention on International Civil Aviation.
5. Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading.

Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures to meet a particular threat.

6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and such other appropriate measures, as may be agreed, intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
7. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request will constitute grounds to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines of the other Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

ARTICLE 10

Airport Fees and Charges

Fees and charges imposed in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on aircraft of an airline of the first Contracting Party engaged in similar international air services.

ARTICLE 11

Customs Charges and Procedures

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline or airlines of either Contracting Party, as well as the fuel, lubricants, spare parts, equipment and aircraft stores (including food, alcoholic and non-alcoholic drinks and tobacco) on board such aircraft on arriving in the territory of the other Contracting Party shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other charges and taxes, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.
2. Fuel, lubricants, spare parts, equipment and aircraft stores (including food, alcoholic and non-alcoholic drinks and tobacco) delivered or which are to be delivered by the designated airline or airlines of either Contracting Party to the territory of the other Contracting Party exclusively for its operational needs shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other charges and taxes on their arrival, departure and while within the territory of that other Contracting Party.
3. There shall also be exempt from such customs duties, fees, charges and taxes, with the exception of charges corresponding to services performed:
 - (a) aircraft stores (including food, alcoholic and non-alcoholic drinks) taken on board aircraft in the territory of either Contracting Party for use on board aircraft used in the operation of international air services by the designated airline or airlines of the other Contracting Party;
 - (b) spare parts and equipment entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used in the operation of international air services by the designated airline or airlines of the other Contracting Party;

(c) fuel and lubricants destined for use in the operation of international air services by the designated airline or airlines of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

4. Supplies referred to in paragraphs 1 to 3 of this Article may be required to be kept under customs supervision or control.
5. The regular airborne equipment as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In such case, they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
6. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, and smuggling of controlled drugs, be subject to no more than simplified control.
7. Baggage, cargo and mail in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 12

Airline Representation, Ticketing, and Sales Promotion

1. The designated airlines of each Contracting Party shall have an equal opportunity to employ, subject to the laws and

regulations of the other Contracting Party, the technical and commercial personnel for the performance of the agreed services on the specified routes and to establish and operate offices in the territory of the other Contracting Party.

2. The designated airlines of each Contracting Party shall further have an equal opportunity to issue all kinds of documents of carriage and to advertise and promote sales in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 13

Transfer of Funds

1. All the accounts between the designated airlines shall be done in convertible currency.
2. Each Contracting Party shall grant to the airline or airlines designated by the other Contracting Party permission to transfer without any restriction to the Head Office of the said airline, in accordance with the rules and regulations existing with regard to currency exchange control, the profit arising in respect of its operation of the agreed services in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 14

Taxation

1. Profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the territory of the Contracting Party in which the place of effective management of the enterprise is situated.

2. Capital represented by aircraft operated in international traffic and by movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the territory of the Contracting Party in which the place of effective management of the enterprise is situated.
3. Where a special Agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and on capital exists between the Contracting Parties, the provisions of the latter shall prevail.

ARTICLE 15

Consultations

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall consult with each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.
2. The aeronautical authorities of either Contracting Party may request consultations, through discussions or correspondence, which shall commence within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request unless both aeronautical authorities agree to an extension of this period.

ARTICLE 16

Settlement of Disputes

1. Any dispute relating to the interpretation or application of this Agreement or the Annex thereto shall be settled by direct negotiations between the Contracting Parties. Such negotiations shall commence as soon as practicable but in any event not later than sixty (60) days from the date of

receipt of a request for such negotiations, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice, through diplomatic channels, requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral body.
3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.
4. If and for so long as either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.
5. Each Contracting Party shall bear the expenses and remuneration necessary for its arbitrator; the fee for the third arbitrator and the expenses necessary for this one as well as those due to the activity of the arbitration shall be equally shared by the Contracting Parties.

ARTICLE 17

Modification

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, including the Annex thereto, it may request consultations between the Contracting Parties in relation to the proposed modification. Such consultations shall commence within a period of sixty (60) days of the date of receipt of the request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed, in writing, by the Contracting Parties.
2. A modification to the Annex may be made by direct agreement between the appropriate authorities of both Contracting Parties and shall be confirmed by exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 18

Registration

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organisation and the Secretariat of the United Nations.

ARTICLE 19

Applicability of Multilateral Agreements or Conventions

If any provision of the Agreement conflicts with an obligation which either Contracting Party may have towards a third Party, both Contracting Parties shall enter into consultations, in accordance with Article 15, to amend the Agreement in order to resolve any such conflict as soon as possible.

ARTICLE 20

Notice of Termination of Agreement

1. Either Contracting Party may at any time give notice, in writing, to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organisation and the Secretariat of the United Nations. In such case, the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period.
2. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 21

Entry into Force

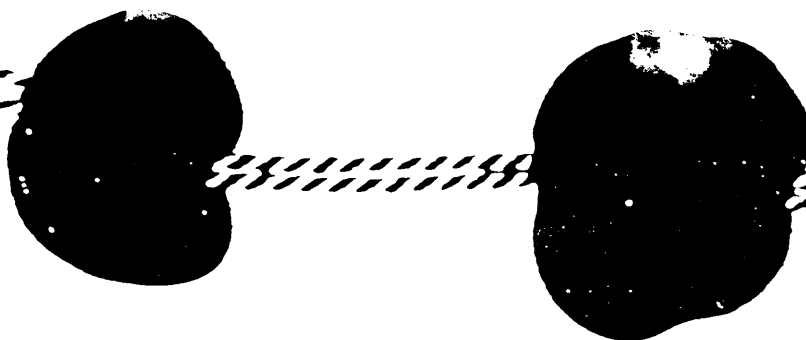
This Agreement shall enter into force on the first day of the second month, following the date of signature.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done in duplicate at this day of each in
the English and languages, both texts being equally
authentic.

FOR THE GOVERNMENT

FOR THE
GOVERNMENT



ANNEX

- A. The airline(s) designated by _____ shall
be entitled to operate scheduled air services in both
directions on routes specified hereafter:

Points of departure: Points of arrival

Points in Points in

- B. The airline(s) designated by _____ shall
be entitled to operate scheduled air services in both directions on routes specified hereafter:

Points of departure: Points of arrival

Points in Points in

- C. Any intermediate points may be served by the designated
airlines of each Contracting Party without exercising Fifth
Freedom traffic rights.

- D. (1) The airline(s) designated by either Contracting Party
may exercise Fifth Freedom rights initially at
_____ on a route between both countries, provided
that such rights are available to the airlines of both
Contracting Parties.

- (2) The exercise of Fifth Freedom rights at other points
may be agreed upon by the aeronautical authorities of
the two Contracting Parties.

FINANZBOGEN

TEIL 1: FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

1. **Bezeichnung der Aktion:** Vorbereitungen für Verhandlungen mit Drittländern über die Zivilluftfahrt
2. **Betroffene Haushaltslinien:** Artikel B2-704
3. **Rechtsgrundlage:** Artikel 113 des Vertrags
Die Datenbank wird in der Mitteilung an den Rat über die Beziehungen mit Drittländern auf dem Gebiet des Luftverkehrs vorgeschlagen (KOM ...)
4. **Beschreibung der Aktion:**
 - 4.1 **Spezifische Ziele der Aktion:**

Schaffung einer Datenbank über den Luftverkehr innerhalb der Gemeinschaft sowie zwischen der Gemeinschaft und Drittländern. Aufgrund der darin enthaltenen Informationen kann die Gemeinschaft ihre Aufgaben im Bereich der Luftverkehrsbeziehungen mit Drittländern erfüllen und insbesondere die für die Verhandlungen erforderlichen Direktiven festlegen.

Folgende Informationen sollen erfaßt werden:

 - die in bilateralen Abkommen zwischen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und Drittländern über den Luftverkehr gegenseitig vereinbarten Rechte;
 - eine Zusammenfassung bilateraler Abkommen, Vereinbarungen (MOU) und anderer amtlicher Dokumente.
 - 4.2 **Dauer der Aktion:**

Ein Jahr für den Aufbau der Datenbank und danach regelmäßige Aktualisierung.
 - 4.3 **Betroffener Personenkreis:**

Einzelstaatliche Verwaltungen, Luftverkehrsunternehmen, Flughäfen, Kommissionsdienststellen
5. **Einstufung der Ausgaben oder Einnahmen**
 - 5.1 NOA
 - 5.2 NAM
 - 5.3 Keine

6. Art der Ausgaben oder Einnahmen

6.1 100 %iger Zuschuß: Ja

6.2 Zuschuß zur Kofinanzierung mit anderen Finanzierungsquellen des öffentlichen und/oder privaten Sektors: Nein

6.3 Zinsvergütung: Nein

6.4 Andere: Nein

6.5 Ist bei wirtschaftlichem Erfolg der Aktion eine teilweise oder vollständige Rückzahlung des Finanzbeitrags der Gemeinschaft vorgesehen? Nein

6.6 Erfordert die vorgeschlagene Aktion eine Änderung der Einnahmen? Falls ja, welcher Art ist die Änderung, und welche Einnahmen sind betroffen? Nein

7. Finanzielle Auswirkungen auf die Interventionsmittel (Teil B des Haushaltsplans)

7.1 Geben Sie bitte die Art der Berechnung der Gesamtkosten der Aktion an

Die Kosten wurden aufgrund früherer Erfahrungen im Zusammenhang mit der Schaffung einer speziellen Datenbank für Statistiken geschätzt.

7.2 Geben Sie bitte den Anteil des "Minibudgets" an den Gesamtkosten der Aktion an. Erläutern Sie die Berechnungsweise

- Verpflichtung: 1993: 500.000 ECU (im Vorentwurf des Haushaltsplans bereits enthalten)
- Zahlung: 1993: 250.000 ECU
1994: 200.000 ECU

8. Welche Betrugsbekämpfungsmaßnahmen sind in dem Aktionsvorschlag vorgesehen?

Übliche Bestimmungen der Kommission

**TEIL 2: VERWALTUNGS-AUSGABEN
(TEIL A DES HAUSHALTSPLANS)**

1. Erfordert die vorgeschlagene Aktion eine Erhöhung des Personalbestands der Kommission? Wenn ja, um wieviel Bedienstete?

Ja.

Diese Aufgaben sollen vom Personal der Abteilung VII/C.1 wahrgenommen werden (das in Abhängigkeit von der Dauer und dem Umfang des vom Rat zu verabschiedenden Übergangszeitraums zu verstärken ist).

2. Geben Sie bitte die Höhe der durch die vorgeschlagene Aktion entstehenden Verwaltungs- und Personalausgaben an. Erläutern Sie die Berechnungsweise.

Das zusätzliche Personal erfordert eine Neuverteilung der Arbeit innerhalb der GD VII; daneben entsteht Verwaltungsaufwand für Dienstreisen und Sitzungen.

TEIL 3: DATEN DER KOSTENWIRKSAMKEITSANALYSE

1. Ziele und Übereinstimmung mit der Finanzplanung

- 1.1 Spezifische(s) Ziel(e) der vorgeschlagenen Aktion. Es (sie) muß (müssen) (nach Möglichkeit) quantifiziert werden; außerdem ist für jedes der betreffenden Jahre anzugeben, ob es sich um eine Mehrjahresaktion handelt.

Die Entwicklung einer Luftverkehrspolitik gegenüber Drittländern ist für den Binnenmarkt von wesentlicher Bedeutung.

Zur Aushandlung der zahlreichen Abkommen mit Drittländern sind verschiedene Verfahren innerhalb der Gemeinschaft erforderlich. Die Kommission hat die entsprechenden Vorschläge angenommen und dem Rat unterbreitet. Danach ist sie für die Aufstellung von Verhandlungsdirektiven zuständig. Hierzu benötigt sie jedoch aktuelle und leicht zugängliche Informationen. Die vorgeschlagene Datenbank soll ihr diese Informationen zur Verfügung stellen.

- 1.2 Ist die Aktion in der Finanzplanung der GD für die betreffenden Jahre vorgesehen?

Es wird auf den Finanzbogen APB 1993 verwiesen.

- 1.3 Geben Sie bitte an, welchem in der Finanzplanung der GD festgelegten allgemeineren Ziel das Ziel der vorgeschlagenen Aktion entspricht.

Vorbereitende Aktion für Verhandlungen über internationale Verkehrsabkommen.

2. Begründung der Aktion

2.1 Begründung, weshalb die vorgeschlagene Aktion einer Alternativmöglichkeit vorgezogen wird, bei der die gleichen Ziele erreicht werden könnten. Dabei sind insbesondere drei Kriterien zugrunde zu legen:

- a) Kosten:** Eine Alternative zur Datenbank wäre das fallweise Einholen von Informationen. Fortschritte der Gemeinschaft in diesem Bereich würden dadurch erheblich erschwert.
- b) Abgeleitete Wirkungen (Auswirkungen über das (die) spezifische(n) Ziel(e) hinaus):** Die Datenbank stellt sicher, daß die Kommission über die für die Aufstellung der Verhandlungsdirektiven benötigten Informationen verfügt.
- c) Multiplikatoreffekt (Fähigkeit, andere Finanzierungsquellen zu mobilisieren):** Keine

3. Begleitung und Evaluierung der Aktion

3.1 Ausgewählte Erfolgsindikatoren

Sofortige Verfügbarkeit der Informationen

3.2 Vorgesehene Modalitäten und Periodizität der Evaluierung

Monatliche Ad-hoc-Evaluierung

3.3 Wichtige Unsicherheitsfaktoren, die die spezifischen Ergebnisse der Aktion beeinträchtigen können

Kooperation der Mitgliedstaaten bei der Bereitstellung der Informationen.

- 110 -

ISSN 0254-1467

KOM(92) 434 endg.

DOKUMENTE

DE

11 07

Katalognummer : CB-CO-92-464-DE-C

ISBN 92-77-48528-0

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften
L-2985 Luxemburg