

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

KOM(92) 434 endelig udg.

Bruxelles, den 21. oktober 1992

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RADET

om luftfartsrelationer
med tredjelande

	Side
INDLEDNING	3
I. Redegørelse for den aktuelle situation	
Den økonomiske situation	4
Bilaterale aftaler	5
Bilaterale aftaler og EF-lovgivningen	6
Eksisterende EF-relationer med tredjelande	8
II. Udvikling af en EF-politik	
EF's interesser og nationale interesser	10
EF-politikkenes målsætninger	13
De krav, som det indre marked stiller, og gennemførelse af Traktatens principper	17
III. Fastlæggelse af procedurer	
Ansvar for forhandlinger	21
Forhandlinger i EF-regi	23
Forhandlinger på medlemsstatsniveau	24
Koordinering	24
Forhandlingsdirektiver	26
Tildelingsprocedure	26
Kontinuitet	28
Fortrolighed	28
Dokumentation	28
IV. Beslutninger	29
Bilag I Forslag fra Kommissionen	30
Bilag II Proceduren trin for trin	46
Bilag III Statistiske tabeller - generelt	49
Bilag IV EF-/USA-markedet - en statistisk oversigt	56
Bilag V Aftale om lufttransport	85

LUFTFARTSRELATIONER MED TREDJELANDE

INDLEDNING

1. I februar 1990 fremsatte Kommissionen et forslag til Rådets beslutning om en konsultations- og bemyndigelsesprocedure for aftaler om handelsforbindelserne mellem medlemsstaterne og tredjelande vedrørende luftfart⁽¹⁾. Forslaget, som endnu ikke er drøftet i Rådet, blev først og fremmest fremsat med den begrundelse, at EF med den gradvise udvikling af det indre marked også udadtil skulle optræde som en enkelt part. Desuden er det nødvendigt at tage hensyn til de særlige forhold inden for luftfartssektoren: stor offentlig indflydelse, meget hyppige forhandlinger, protektionisme, statsejede luftfartsselskaber osv.
2. Ministerrådet vedtog den tredje og sidste luftfartspakke på sit møde den 22. og 23. juni 1992⁽²⁾, og derfor bliver enhedsmarkedet inden for luftfart en realitet den 1. januar 1993. Det forhold, at den nuværende situation udgør en fare for nogle fundamentale EF-principper tvinger EF til straks at tage relationerne med tredjelande op til overvejelse. Etableringen af det indre marked vil efter al sandsynlighed forbedre EF's luftfartsselskabers konkurrencemæssige stilling i forhold til nogle af de meget konkurrencedygtige luftfartsselskaber i tredjelande. Det vil imidlertid være nødvendigt at supplere det indre marked med en EF-politik for relationer med tredjelande for at gøre det muligt for dem at drage fuldt udbytte af de nye kommercielle muligheder. For at fremme drøftelserne i Rådet har Kommissionen efter konsultationer med eksperter inden for området besluttet at fremlægge yderligere en meddelelse, hvori der ret detaljeret redegøres for, hvordan en luftfartspolitik over for tredjelande kan udformes.
3. I denne meddelelse behandles følgende tre områder ledsaget af konkrete forslag til Rådets beslutning:
 - I. Redegørelse for den aktuelle situation
 - II. Opbygning af en EF-politik
 - III. Fastlæggelse af overgangsprocedurer

(1) 5080/90 AER 16, KOM(90) 17 endelig udg.

(2) EFT L 240 af 24. august 1992, s. 1

I. REDEGØRELSE FOR DEN AKTUELLE SITUATION

Den økonomiske situation

4. For de fleste EF-luftfartsselskaber tegner flyvningerne til ikke-europæiske lande sig for mere end 50% af deres samlede flyvninger. Tabel A og tabel E i bilag III viser den relative betydning af de forskellige geografiske markeder for EF-luftfartsselskaber mht. antallet af passagerer og betalingspassagerkilometer (BPK). Denne tabel viser også ikke uventet, at Nordatlanten er det vigtigste af markederne i trafikmæssig henseende, hvilket også afspejles i tabel B, som desuden viser, hvor stor en betydning trafikken med EFTA-landene har. For de amerikanske luftfartsselskaber tegner indenlandske flyvninger sig for ca. 70% af deres samlede flyvninger, medens deres flyvninger inden for EF, når det drejer sig om AEA-luftfartsselskaber, tegner sig for mindre end 30% af deres samlede flyvninger. Dette viser den relative betydning for EF-luftfartsselskaber af markeder uden for EF.
5. ICAO-statistikkerne, som omfatter alle EF-luftfartsselskaber, viser i vidt omfang det samme billede. Imidlertid får EF og EFTA stadig større betydning, fordi yderligere EF-luftfartsselskaber hovedsagelig opererer på indenlandske ruter eller korte distancer. At dømme ud fra tabel B ser det ud til, at det især er Frankrig, Tyskland, Italien, Nederlandene, Spanien og Storbritannien, der har mere end 20% af internationale flyvninger ud af Europa. Tager man imidlertid hensyn til BPK, øges den internationale sektors betydning i stor grad (tabel E).
6. Det er også interessant, når man ser på tabel C, at medens det nordatlantiske marked er vigtigt for alle medlemsstaterne (undtagen måske Luxemburg), har de øvrige internationale markeder forskellig betydning for de enkelte medlemsstater. Sydamerika er et vigtigt marked for Spanien og Portugal, Mellemøsten for Frankrig og Italien, Det Fjerne Østen for en hel del medlemsstater, medens Australien er vigtig for Grækenland og Storbritannien.
7. Tabel D viser skematisk trafikvæksten på langdistancemarkedet siden 1980, ligesom den forudser trafikudviklingen frem til år 2000. Tabellen viser, at det nordatlantiske marked fortsat vil være af stor betydning med en stor vækstrate, medens Asien vil få endnu større betydning. I betragtning af det nordatlantiske markeds indflydelse på EF-luftfartsselskabernes samlede flyvninger er der vedlagt en særskilt analyse af US/EF-situationen (Bilag IV), som viser en manglende balance i mulighederne for de respektive luftfartsselskaber, men den fremhæver samtidig, at EF's luftfartsselskaber indtil nu har kunnet udvise forholdsvis gode resultater på trods af disse uligheder.

8. For at finde ud af, om denne opmuntrende situation vil fortsætte, bestilte Kommissionen en økonomisk undersøgelse af konkurrenceevnen inden for EF's luftfartsindustri.⁽¹⁾

Undersøgelsen viser, at der er stigende konkurrencemæssigt pres fra luftfartsselskaber i tredjelande på de markeder, der er af størst interesse for EF (Nordatlanten og Asien). Analysen af et prøveudsnit af 40 europæiske, nordamerikanske og asiatiske luftfartsselskabers tekniske, økonomiske og finansielle præstationer samt deres indflydelse på markedet førte til følgende vigtige resultater:

- De europæiske luftfartsselskaber klarer sig forholdsvis godt, når det drejer sig om teknisk og driftsmæssig effektivitet, men mange af dem klarer sig dårligt, når det drejer sig om arbejdskraftens effektivitet,
- de europæiske luftfartsselskaber har en forholdsvis høj indtjening sammenlignet med deres konkurrenter i USA,
- EF's luftfartsindustri's generelle omkostningseffektivitet kan forbedres,
- EF's luftfartsindustri er finansielt mere velkonsolideret i gennemsnit end dens konkurrenter i USA.

9. Det kan konkluderes af undersøgelsen, at EF's luftfartsindustri's store indtjening trods oplagte problemer med driftsomkostningerne indtil for nylig har sikret en rimelig grad af finansiell og økonomisk stabilitet. Imidlertid peges der også i undersøgelsen på, at der er grundlæggende forandringer på vej i konkurrencemæssig henseende i form af liberalisering og internationalisering inden for flyindustrien, hvilket vil skabe en ny markedsstruktur på det nordatlantiske marked og på de andre markeder. I denne forbindelse vil det måske ifølge AVMARK være nødvendigt at foretage en gennemgribende ændring af de internationale regulerende ordninger, og myndighederne vil være nødt til at foretage en grundig analyse af, hvilke nye initiativer der skal tages for at tage højde for de ændrede forhold inden for civil luftfart.

Bilaterale aftaler

10. På grundlag af Chicago-konventionen (1944) er de verdensomspændende reguleringsordninger for civil luftfart udviklet på grundlag af bilaterale luftfartsaftaler (ASA). Disse aftaler regulerer de markedsforhold, hvorunder EF's luftfartsselskaber er i stand til at beflyve destinationer i tredjelande. For tiden har hver enkelt medlemsstat et betydeligt antal bilaterale aftaler med tredjelande. I gennemsnit er der omkring 60-70 for hver medlemsstat. Disse aftaler afviger ikke fundamentalt fra hinanden med hensyn til deres form. Grundstammen i disse aftaler udgøres af de generelle principper, medens et eller flere bilag indeholder de detaljerede bestemmelser, bl.a. hvilke ruter der kan beflyves, hvor stor kapacitet der kan benyttes, og hvilke femte frihedsrettigheder der foreligger.

(1) AVMARK Inc "The Competitiveness of the European Community's air transport industry", February 28, 1992

Ofte er der (fortrolige) aftalememoranda (Memoranda of Understanding - MOU) eller brevvekslinger, som behandler sådanne spørgsmål som kompensationer, luftfartsselskabernes forpligtelse til at indgå samarbejdsaftaler, markedsføringsbestemmelser osv. Nogle ASA forbliver uændrede i årevis, men ofte tvinger ændringer på markedet luftfartsselskaberne til at tilpasse deres fartplaner, hvilket betyder, at bilagene eller aftalememorandaene måske skal genforhandles hyppigt. Faktisk har nogle medlemsstater et ret stort antal forhandlinger om året.

11. Da myndighederne regulerer markedet meget detaljeret i bilaterale aftaler, er disse aftaler fundamentalt og i vid udstrækning afgørende for luftfartsselskabernes kommercielle muligheder. Afhængigt af de pågældende myndigheds politik, findes der meget liberale og fleksible aftaler, men der findes også meget restriktive aftaler, som begrænser luftfartsselskaberne i deres flyvninger og faktisk næsten fuldstændig udelukker konkurrencen på bestemte ruter. Et eksempel på en for nylig indgået traditionel ASA findes i bilag V. Det er også klart, at medlemsstaterne ikke følger den samme politik over for individuelle tredjelande. Som eksempel giver tabel 1⁽¹⁾ en oversigt over aftaler med USA.
12. Den seneste aftale mellem Storbritannien og USA er interessant i denne forbindelse. I denne aftale har Storbritannien forudset gennemførelsen af det indre marked ved at indføre muligheder for 7. frihedsrettigheder for deres luftfartsselskaber fra andre medlemsstater til USA. Dette er formodentlig en nyskabelse i ASA. Disse trafikrettigheder kan imidlertid kun gøres gældende med de øvrige medlemsstaters godkendelse, eller hvis der er fastlagt EF-regler.

Bilaterale aftaler og EF-lovgivningen

13. De fleste af de eksisterende ASA indeholder bestemmelser, der ikke er forenelige med eller potentielt er overtrædelser af EF-lovgivningen, for eksempel mht. konkurrenceregler, etableringsret og edb-reservationssystemer, som det ses i det følgende.

Konkurrenceregler

14. Mange af de eksisterende bilaterale aftaler (ASA) indeholder bestemmelser, som ikke er i overensstemmelse med Traktatens konkurrenceregler. De opmuntrer til eller pålægger luftfartsselskaberne at aftale priser, flyplaner, fordeling af kapacitet og indtægter. Medlemsstater, der deltager i ASA med sådanne bestemmelser, optræder i strid med deres forpligtelser i medfør af EØF-Traktatens artikel 5 og 85.⁽²⁾

(1) Tabellen afspejler situationen i 1991.

Der er ikke taget hensyn til den senere udvikling (f.eks. "open skies"-aftalen mellem Nederlandene og USA)

(2) Domstolen, dom af 11. april 1989 i sag 66/86 (Ahmed Saeed)

TABEL I

EKSEMPLER PÅ BILATERALE AFTALER MELLUM USA/EUROPA									
Land	Prisfastsættelse	Udpegning		Kapacitet	Udgangsporte (gateways)		Yderligere rettigheder		Andre punkter
		Amerikanske luftfartsselskaber	Europæiske luftfartsselskaber		Amerikanske luftfartsselskab. i Europa	Europæiske luftfartsselskaber i USA	Amerikanske	Europæiske	
Frankrig	Oprindelsesland	8	5	Midlertidigt begrænset *	5	10	20+ (fra Paris, Nice, Lyon)	1	
Tyskland	Oprindelsesland	8	1	Åben	Åben	12 (+2 uden for bilateral aftale)	Åben	Åben	5. frihaderettighed for USA
Italien	Oprindelsesland	5	1	Frekvensbegrænset til daglig Ingen forlængelse uden Rom, Milano for 3 ud af 5 dage.	3	12	18	—	Frugt-udpegning af et enkelt luftfartsselskab
Holland	Dobbelt afslag	Ubegrænset	Ubegrænset	Åben	Åben	8 (+3 uden for bilateral aftale)	Åben	—	5. frihaderettighed for USA
Skandinavien	Dobbelt godkendelse	4 (Udpegning af flere luftfartsselskaber)	1	Åben	5	6	Åben	1 (fra Anchorage)	Intet flysterrelsesskift for amerikanske femte frihaderettigheder til Skandinavien
Spanien	Dobbelt godkendelse	6	1	Åben	4	10	23 (fra Madrid, Barcelona)	17 (fra San Juan, Miami)	
Storbritannien	Dobbelt godkendelse	7 (Begrænset rute for rute)	2 (Begrænset rute for rute)	Begrænset rute for rute	16 (inkl. territorier)	25	27	7+	5. frihaderettigheder for USA. Adgang til London begrænset af lufthavn: kun 2 amerikanske luftfartsselskaber tillades i Heathrow

*Midlertidigt begrænset for yderligere udpegning på specifikke ruter for amerikanske luftfartsselskaber indtil november 1992.
Kilde: Airline Business - November 1991

Nationalitetsklausuler

15. I henhold til traditionelle bilaterale aftaler har en kontraherende part ret til at nægte at acceptere udpegningen af et luftfartsselskab eller luftfartsselskaber fra den anden kontraherende parts område med henvisning til, at man ikke finder det godtgjort, at luftfartsselskabet eller luftfartsselskaberne "i væsentlig omfang ejes og effektivt kontrolleres" af statsborgere fra denne kontraherende stat. Imidlertid giver Traktatens regler om etableringsret borgere i EF ret til at etablere sig hvor som helst i EF i overensstemmelse med reglerne i den pågældende medlemsstat. Dette princip er specielt bekræftet i EF's tredje luftfartspakke.⁽¹⁾ Dette betyder, at et EF-luftfartsselskab meget vel kan kontrolleres af borgere af en anden nationalitet end borgerne i den medlemsstat, hvor luftfartsselskabet er indregistreret. Et sådant luftfartsselskab skal behandles som ethvert andet luftfartsselskab, der er etableret i denne medlemsstat, og hvis aktiemajoritet ejes af landets borgere, og som således ikke kan lovligt udelukkes fra at beflyve tredjelande. Disse klausuler i ASA er derfor i strid med EF-lovgivningen, eftersom de diskriminerer på grundlag af nationalitet og effektivt undergraver etableringsretten. Selv om disse ulovligheder endnu ikke har skabt nogen oplagte problemer, er det helt klart, at med den tredje pakke, som specifikt forudser oprettelse af ikke-nationale luftfartsselskaber, kan situationen ændre sig. Der er allerede tegn på, at disse rettigheder vil blive benyttet.

Edb-reservationssystemer (Computer Reservation System - CRS)

16. Der findes medlemsstater, der har accepteret klausuler i deres bilaterale aftaler med USA om ikke-diskriminering med hensyn til CRS-skærmterminaler og diskriminering blandt CRS-leverandører. Medlemsstaterne har ikke længere kompetence til at acceptere bilaterale forpligtelser, der ovenikøbet er en overtrædelse af EF-lovgivningen. Faktisk er nogle af de pågældende klausuler ikke forenelige med CRS-adfærdskodeksen og skaber således et alvorligt retligt problem, især hvis man har accepteret diskriminering.

Eksisterende EF-relationer med tredjelande

17. Allerede i dag findes der aftaler og pågår der forhandlinger mellem EF og tredjelande inden for luftfartssektoren:
- EF har indgået en aftale om civil luftfart med Norge og Sverige⁽²⁾. Denne aftale udvider anvendelsesområdet for den relevante EF-lovgivning til disse lande, herunder også konkurrencereglerne.

(1) Artikel 4 i Rådets forordning nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber.

(2) EFT L 200/20 af 22.6.92

- Udkastet til en aftale mellem EF og EFTA-landene, aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS), omfatter luftfart. Når aftalen som ventet træder i kraft den 1.1.1993, vil EF-lovgivningen om civil luftfart også finde anvendelse i EFTA-landene. Dette vil gøre den separate aftale med Norge og Sverige overflødig.
- "Europa-aftalerne" mellem EF og Polen, Ungarn og Tjekkoslaviet forudser indgåelse af aftaler om betingelserne for adgang til markeder og leverance af tjenesteydelser i overensstemmelse med EF's fælles transportpolitik med henblik på at sikre en koordineret udvikling af transporten mellem parterne, tilpasset deres gensidige kommercielle behov.
- Udarbejdelsen af bilaget om luftfart inden for rammerne af General Agreement on Trade in Services (GATS) har ført til en EF-frømgangsmåde inden for luftfartsektoren via 113-udvalget. Imidlertid er trafikretigheder og dermed beslægtede spørgsmål i det foreslåede luftfartsbilag holdt uden for GATS' anvendelsesområde i mindst fem år.

II. UDFORMNING AF EN EF-POLITIK

EF's interesser og nationale interesser

18. Ved udformningen af EF's politik er der taget hensyn til den potentielle konflikt mellem på den ene side EF's interesser og på den anden medlemsstaternes nationale interesser. Oprettelsen af det indre marked giver EF's luftfartsselskaber nye muligheder, men deres konkurrencemæssige stilling kunne yderligere forbedres, hvis EF i forhold til tredjelande ville drage fuld fordel af sin ændrede stilling og i stedet for at være splittet ville tale med en stemme. Man kan ikke komme udenom - og dette har man erfaret på andre økonomiske områder - at EF som en af de vigtigste handelsblokke i verden i realiteten skaber en række yderligere muligheder ud over dem, som kan skabes ved en national løsning. Det ville være en misforståelse, hvis man af den ene eller den anden grund venter med at handle i fællesskab, og man således giver konkurrenterne fra tredjelande en chance for at drage yderligere fordel af den nuværende situation.
19. Som følge af regeringernes meget store indflydelse på luftfartsselskabernes kommercielle muligheder, er EF's medlemsstater i direkte konkurrence med hinanden i deres kamp for at få bedre adgang til markederne for deres luftfartsselskaber. Dette kan føre til en situation, hvor medlemsstaternes forhandlere taber EF's generelle interesser af syne, og der indgås aftaler, som til tider kun imødekommer en individuel medlemsstats eller dennes luftfartsselskabers interesser på kort sigt, uanset hvad omkostningerne er for EF som helhed. USA's "laissez-faire"-strategi er f.eks. fristende for nogle medlemsstater, men hvis man vælger en sådan strategi uden nogen form for koordination, vil resultaterne måske ikke være i den fælles interesse.
20. Følgende data viser balancen mellem den økonomiske betydning af de relevante markeder (Europa, USA) på den ene side og den manglende balance i relation til trafikrettigheder, der faktisk er opnået på basis af medlemsstaternes fragmenterede forhandlingsstrategi på den anden side.

EF-/US-MARKEDSSAMMENLIGNING - august 1991

A. Trafikdata (faktiske ruteflyvninger)

	EF-luftfarts- selskaber	Amerikanske luft- fartsselskaber
Amerikanske udgangsporte (I alt 55)	22	54
EF-udgangsporte (I alt 28)	27	22
Cabotage-rettigheder i USA over for 5. frihedsrettigheder i EF	-	20
5. frihedsrettigheder (ekskl. flyvninger inden for EF)	10	33
Antal ruter, der beflyves mellem USA og EF	97	139*

(*) 276 bebudede flyvninger med 122 by-til-by-forbindelser med et fælles rutenummer, men med flyskift.

Kilde: AEA

B. Præstationsdata for luftfartsselskaberne (1990)

	EF-luftfarts- selskaber	Amerikanske luft- fartsselskaber
Samlet antal luftfartsselskaber der flyver med jetfly	76	24
Befordrede passagerer (1.000) (Inden for EF/USA indenlandsk)(1)	95.611	373.478
BPK (mia.) (2)	417.2	759.8
BPK for trafik inden for Europa og amerikansk indenlandsk trafik (mia.) (3)	66.9	499.0
Økonomisk overskud/tab (mia. US\$) (1)	(0.8)	(1.7)
Netto overskud/-tab (1)	(2.1)	(1.3)

(1) AEA-luftfartsselskaber

(2) Alle EF-luftfartsselskaber inklusive charterselskaber og regionale
luftfartsselskaber

(3) EF-luftfartsselskaber, der er medlemmer af AEA

C. Økonomiske data

	EF	USA
Befolkning	327.136.500	246.329.000
BNP per indbygger i løbende pri- ser og løbende valutakurser (mia. ECU)	4.406.9	4.658.0
BNP i markedspriser per indbygger (ECU)	13.421	18.910
Import fra USA	84	-
Import fra EF	-	78

Kilde: Eurostat - 28. udgave 1991

21. Det er værd at bemærke, at det i de seneste måneder er blevet klart, at udviklingen af det indre marked har givet stødet til nye forhandlinger, eftersom mange tredjelande er interesserede i at få større adgang til EF før 1993. Til gengæld er de rede til at indrømme endnu flere rettigheder til medlemsstaternes luftfartsselskaber. Dette kan føre til, at disse lande sælger ud af deres trafikrettigheder, hvilket er værdifuldt for EF som helhed. Derfor er det nødvendigt, at der hurtigst muligt opstilles rammer for forhandling og koordinering i EF, så interesserne afbalanceres i forhold til hinanden.

EF-politikens målsætninger

22. Situationen er forskellig for hvert enkelt bilateralt forhold afhængigt af luftfartsselskabernes konkurrencemæssige stilling og af den politik, der føres, og den lovgivning, der gælder i tredjelandet. Derfor må der foretages en detaljeret undersøgelse af individuelle forhold i snævert samarbejde med medlemsstaterne og interesserede parter, og denne undersøgelse må udgøre grundlaget for udformningen af konkrete målsætninger, prioriteringer og direktiver for de faktiske forhandlinger. I første omgang bør der straks fastsættes passende procedurer til fastlæggelse af EF's prioriteringer for forhandlingerne, i hvilken forbindelse der tages hensyn til de særlige forhold, der gør sig gældende i den givne sammenhæng.
23. Nogle komponenter i en generel EF-politik kan allerede identificeres. Det er klart, at en sådan politik skal være i overensstemmelse med Rom-Traktatens målsætninger. Dette vil indebære, at man sikrer, at det indre marked fungerer efter hensigten, at principperne om etableringsret og fri udveksling af tjenesteydelser gennemføres i fuldt omfang under hensynstagen til behovet for at undgå ødelæggende adfærd (afsnit 36-49). De vigtigste retlige overvejelser vedrører, som det ses af det følgende afsnit, følgende områder:
- Konkurrenceregler
 - Nationalitetsklausuler og ejerskab
 - Ikke-diskriminerende tildeling af trafikrettigheder.
24. De generelle økonomiske og politiske målsætninger, som blev fremlagt i begrundelsen til forslagene om tredje fase⁽¹⁾, er relevante, og dette gælder også målsætningerne om:
- A. at fremme EF's luftfartsselskabers og deres ansattes interesser,
 - B. at fremme forbrugernes interesser,
 - C. at fremme lufthavnenes (regionernes) interesser.

(1) KOM(91) 275 endelig udg. af 18. september 1991.

25. Selvfølgelig kan EF's politik ikke udformes uden hensyntagen til andre faktorer, eftersom tredjelande har deres politik og lovgivning, som der skal tages hensyn til. Gensidighed har altid været et grundlæggende princip i luftfartsforhandlinger, og EF vil normalt skulle forhandle på det grundlag.

A. EF's luftfartsselskabers interesser

26. Etablering af et fælles indre luftfartsmarked skulle forbedre situationen for EF's luftfartsselskaber, fordi de kan udnytte fordelene ved et stort hjemmemarked, de kan frit fastlægge deres fartplaner, tilpasse kapaciteten og tilbyde billetpriser på markedet efter eget forretningsmæssigt skøn. Desuden vil de være i stand til at etablere sig hvor som helst i EF i overensstemmelse med harmoniserede godkendelseskriterier. Denne nye fleksibilitet vil stimulere konkurrencen, forbedre omkostningseffektiviteten og øge overskuddet og skulle i sidste ende gøre EF's luftfartsselskaber mere konkurrencedygtige i forhold til konkurrenter fra tredjelande.
27. Imidlertid vil luftfartsselskaberne have brug for nogen tid til at forbedre deres net mest muligt, og strukturen inden for denne branche må tilpasses den nye situation. Efter denne indledende fase skulle de være i stand til at drive virksomhed på et mere konkurrencedygtigt grundlag. Driftsmæssige hindringer, der opstår som følge af aftaler med tredjelande, ville således være en hindring for denne udvikling. Disse restriktioner bør derfor vurderes på ny, da det ville være i EF's interesse at fjerne dem. En forsigtig og gradvis fremgangsmåde skulle sikre, at omstruktureringen af markedet kan finde sted på en afbalanceret måde.
28. Det er værd at bemærke, at de bilaterale aftaler mellem medlemsstaterne og tredjelande ikke er de eneste faktorer, der er afgørende for den konkurrencemæssige situation. Skarp international konkurrence ser man f.eks. mellem EF's og USA's luftfartsselskaber. Det forhold, at den bilaterale aftale mellem f.eks. USA og Japan er mindre restriktiv end aftalerne mellem medlemsstaterne og Japan, betyder, at amerikanske luftfartsselskaber kan opnå en langt bedre stilling i Japan og dermed i den internationale konkurrence. Følgelig bliver EF's luftfartsselskaber mindre attraktive for forretningsrejsende.
29. Dette eksempel viser, at det er vigtigt for EF's luftfartsselskaber, som er udsat for international konkurrence, at være i stand til at drive luftfartsvirksomhed under de bedst mulige reguleringsmæssige forhold. Hvis nemlig andre regeringer på grund af deres stærke forhandlingsposition er i stand til at sikre en bedre og mere fleksibel ordning, kan EF's luftfartsselskaber miste markedsandele. EF's luftfartsselskaber skal kunne nyde godt af mindst lige så fleksible aftaler som deres konkurrenter, hvis de skal bevare deres konkurrenceevne.

30. De fleste bilaterale aftaler begrænser det antal luftfartsselskaber, der kan udpeges, hvor stor trafikhyppigheden skal være, hvor stort antallet af flysæder skal være osv. De mere effektive luftfartsselskaber fra EF eller fra tredjelande straffes for deres effektivitet ved obligatoriske "kommercielle aftaler", der skal indgås mellem begge parter luftfartsselskaber. Når et nyt luftfartsselskab ønsker at komme ind på markedet, eller hvis luftfartsselskaberne ønsker flere afgangse eller indføre forskellige billetpriseniveauer, skal dette forhandles. I sådanne aftaler er det ikke markedsefterspørgsel og forbrugerinteresser, men ofte en af parternes luftfartsselskabers konkrete, ofte svage konkurrencemæssige stilling, der er afgørende for flyoperationernes antal, art og kvalitet. Sådant praksis går ofte imod EF-luftfartsselskabernes interesser, da de gør det vanskeligt for dem at drage fuld nytte af deres økonomiske potentiel i en international sammenhæng.
31. Når tredjelande indrømmes 5. frihedsrettigheder, bør man omhyggeligt overveje, hvilke virkninger dette kan have på andre medlemsstater eller luftfartsselskaber. En analyse af de 5. frihedsrettigheder, man har indrømmet Japan, vises i tabellen nedenfor. Det fremgår af tabellen, hvilke muligheder der foreligger for japanske luftfartsselskaber ved passage af europæiske punkter. Det påvirker helt klart EF-luftfartsselskabers faktiske og potentielle flyvninger på disse ruter.

TABEL 2: FEMTE FRIHEDSRETTIGHEDER FOR JAPANSKE LUFTFARTSSELSKABER I EF(*)

I medfør af bilateral aftale mellem Japan og	<u>Indrømmede rettigheder</u>
Storbritannien (London)	Paris, København samt 3 uspecificerede punkter
Frankrig (Paris)	London samt punkter i Tyskland og Skandinavien, Amsterdam og desuden et uspecificeret punkt
Tyskland (Frankfurt) (Düsseldorf)	Paris, Amsterdam samt 3 uspe- cificerede punkter
Danmark (København)	London, Paris, Frankfurt, Düssel- dorf, Amsterdam, Rom, Madrid
Nederlandene (Amsterdam)	London, Paris, punkter i Tysk- land, København, Rom, Madrid
Italien (Rom)	3 uspecificerede punkter
Spanien (Madrid)	London, Paris, Frankfurt, Køben- havn, Amsterdam, Rom

(*) Situationen i 1991

32. Mange EF-luftfartsselskaber har forholdsvis små net. For at de kan være i stand til at konkurrere og tilbyde de serviceydelser, kunderne efterspørger, skal de have gode og effektive "interline"-faciliteter. Dette gør det muligt for dem at udstede billetter til destinationer, de ikke beflyver, og det giver passagererne mulighed for at lægge ruten om eller skifte fly uden ekstra omkostninger. Det eksisterende "interline"-system bør derfor bibeholdes inden for de grænser, konkurrencereglerne sætter.
33. I EF's politik for relationer med tredjelande bør der tages hensyn til alle EF's luftfartsselskabers interesser. I princippet betyder dette, at hvor det er kommercielt muligt, bør alle interesserede EF-luftfartsselskaber have ret til at drive luftfartsvirksomhed. Urimelige begrænsninger med hensyn til ruter, kapacitet, udpegning og takster bør undgås, og i de tilfælde, hvor der skal foretages en udvælgelse, må procedurerne under ingen omstændigheder bygge på forskelsbehandling (se afsnit 43-47 og 65-71).

B. Lufttransportbrugernes interesser

34. Lufttransportbrugerne er generelt interesserede i sikre, pålidelige og hyppige flyforbindelser af høj kvalitet og til en rimelig pris fra en lufthavn i nærheden af, hvor de bor, og til en lufthavn i nærheden af deres bestemmelsessted. Det er normalt af mindre interesse for dem, om det luftfartsselskab, der beflyver ruten, er etableret i deres eget land eller i et andet, så længe deres krav opfyldes. Brugernes interesser tjenes bedst i et tilpas liberalt og konkurrencepræget miljø med garantier, der sikrer, at markedet fungerer optimalt. Luftfartsselskaberne bør have den nødvendige fleksibilitet til at tilpasse sig ændringer i markedsefterspørgslen og bør ikke hæmmes af bestemmelser, der sigter mod at beskytte mindre konkurrencedygtige luftfartsselskaber. Især har forretningsrejsende understreget, at det er af allerstørste betydning, at der er mulighed for "interlining".

C. Lufthavnenes (regionernes) interesser

35. Den økonomiske udvikling af en region afhænger ofte af, om der er adgang til lufttransport. Mange regioner og deres lufthavne er af den opfattelse, at det traditionelt er luftfartsselskabernes og især de "nationale luftfartsselskabers" interesser, der har domineret i forhandlingerne om trafikrettigheder. Dette har ført til en situation, hvor trafikken har været koncentreret om forholdsvis få udgangsporte med heraf følgende overbelastning og miljøproblemer i disse lufthavne og regioner, medens andre regioner har det problem, at der ikke findes tilstrækkelige luftfartsforbindelser. Regionerne og lufthavnene er derfor interesseret i en mere liberal politik mht. markedsadgangen, som indebærer flere muligheder direkte for de regionale lufthavne. Dette betyder ikke, at man skal se bort fra forskellene i markedsstyrken mellem luftfartsselskaberne, fordi dette på lang sigt måske ikke er i de rejsendes og lufthavnenes interesse. Det, der tales for, er en afbalanceret, men liberal politik.

D. De krav, det indre marked stiller, og gennemførelse af traktatens principper

36. Et af det indre markeds grundprincipper er, at medlemsstaterne ikke bevidst eller uforvarende handler i modstrid med EF's eller hinandens interesser. Det er vigtigt at bemærke, at en medlemsstats forhandlinger praktisk taget altid vil påvirke en eller flere andre medlemsstats interesser. Yderligere muligheder for ét luftfartsselskab kan direkte øve indflydelse på markedet og følgelig på mulighederne for luftfartsselskaber fra andre medlemsstater, der driver luftfartsvirksomhed på samme eller tilstødende markeder. Gennemførelse af det grundlæggende princip om, at medlemsstaterne ikke må skade hinanden, kræver derfor en omhyggelig koordinering i EF-regi for at identificere og afbalancere de forskellige involverede interesser.

Konkurrencereglerne

37. En luftfartspolitik med internationalt sigte må nødvendigvis omfatte de aspekter af konkurrencereglerne, som vedrører lande uden for EF. I dag er Kommissionen ikke bemyndiget til at gennemføre EF's konkurrencepolitik mht. ruter til og fra tredjelande⁽¹⁾.

Visse former for samarbejde mellem luftfartsselskaberne kan begrænse konkurrencen, men giver både luftfartsselskaber og lufttransportbrugere betydelige fordele. Dette har fået Kommissionen til at indrømme en undtagelse i medfør af Traktatens artikel 85, stk. 3, til f.eks. koordinering af fartplaner, fælles flyvninger, koordinering af takster, tildeling af afgangstider ("slots") og fælles edb-reservationssystemer i forbindelse med transport inden for EF på de betingelser, der er fastlagt i gældende forordninger. Imidlertid er Kommissionen ikke i stand til at indrømme fritagelse til sådan praksis, når det drejer sig om transport til tredjelande. Sådan international praksis som f.eks. IATA-takstkoordinering og slot-tildeling er derfor sårbar, hvis EF's konkurrenceregler bringes i anvendelse. Medlemsstater, der godkender takster, der er et resultat af takstkoordinering, overtræder også deres forpligtelser i medfør af EØF Traktatens artikel 5. Kommissionen kan ligeledes ikke i medfør af artikel 85, stk. 3, fritage fælles flyvninger, indtægtspuljeordninger, fartplanskoordinering osv., som falder ind under artikel 85.

Det er derfor yderst vigtigt, at konkurrencereglerne håndhæves korrekt, når det drejer sig om lufttransport til tredjelande. Kommissionen har fremsat forslag om, at den får normale beføjelser til at foretage undersøgelser, fritage nyttige samarbejdsaftaler og bringe overtrædelser til ophør, på samme måde som den har beføjelser inden for andre områder. Rådet anmodes om snarest at behandle disse forslag. For at fjerne retlig usikkerhed og sikre en korrekt anvendelse af konkurrencereglerne, ville Kommissionen, hvis den ikke havde egentlige håndhævelsesbeføjelser, ikke have nogen anden udvej end at benytte sig af de restbeføjelser, den har i medfør af EØF Traktatens artikel 89.

(1) Domstolen, dom af 11. april 1989 i sag 66/86 (Ahmed Saeed)

Nationalitetsklausuler og ejerskab

38. Et emne, der også kræver opmærksomhed, er nationalitetsklausulerne i bilaterale aftaler. Som det allerede siges i afsnit 15, indeholder de fleste bilaterale aftaler diskriminerende udpegelsesklausuler.
39. Kommissionen har allerede meddelt medlemsstaterne, at nationalitetsklausuler i bilaterale aftaler med tredjelande skal ændres. Det må imidlertid erkendes, at en anmodning om at ændre eller fjerne nationalitetsklausuler i eksisterende ASA ikke vil kunne imødekommes umiddelbart i en individuel forhandlingssituation. På baggrund af sådanne problemer vil metoden skulle beslattes efter omhyggelige konsultationer.
40. For at sikre en harmonisk og gradvis indførelse af nye retlige rammer, vil det være nødvendigt at skabe en acceptabel overgangsordning, der svarer til ordningen i Traktatens artikel 234, hvorved Kommissionen og medlemsstaterne midlertidigt tolererer eksisterende bilaterale aftaler. Imidlertid er medlemsstaterne forpligtigede til at bringe alle egnede midler i anvendelse med henblik på at fjerne de konstaterede uoverensstemmelser, såsom nationalitetsklausuler, der er indsat i aftaler med tredjelande, der er indgået inden Traktatens ikrafttrædelse.
41. Det er måske kun muligt at tolerere aftaler indgået efter 1958, når medlemsstaterne enes om en hensigtsmæssig konsultations- og godkendelsesprocedure, hvorved der i hver enkelt tilfælde tages skridt til at råde bod på situationen, enten individuelt eller ved vedtagelse af en fælles holdning. Kommissionen erkender, at der kan være tilfælde, hvor det er umuligt under rimelige betingelser at foretage de nødvendige ændringer af nationalitetsklausulerne og andre bestemmelser, der er i strid med EF-bestemmelserne. I en rimelig periode vil Kommissionen acceptere sådanne tilfælde som uundgåelige i en overgangsperiode.
42. Med hensyn til fremtidige aftaler vil det måske blive nødvendigt at gå videre end de nationalitetsklausuler, der er nævnt i afsnit 15 og på ny overveje eksisterende begrænsninger mht. ejerskab. Lufttransportindustrien udvikler sig i mere og mere international retning. Det er derfor vigtigt for luftfartsselskaberne at være i stand til at kunne tage de konkurrencemæssige udfordringer og/eller hindringer på markedet op. I den internationale konkurrence er det måske ikke nok kun at se efter mulighederne for direkte markedsadgang, men det kunne være mere effektivt at investere i lokal ekspertise. Der findes allerede adskillige eksempler på dette. Desuden kunne der måske være nemmere adgang til risikokapital i udlandet end på det lokale marked. Derfor er det måske ikke nogen dårlig ide at undersøge mulighederne for på længere sigt at åbne op for sådanne investeringsmuligheder.

Faktisk har EF allerede foreslået en større fleksibilitet på det område som led i de almindelige aftaler om handel med tjenesteydelser (GATS), men uheldigvis var der ikke mange lande, der var tilstrækkelig interesserede. Medlemsstaterne er hver især underlagt forpligtelsen⁽¹⁾ til kun at godkende luftfartsselskaber, der ejes og kontrolleres af personer i EF. Imidlertid er der indsat en bestemmelse i samme artikel i den tredje pakke, som udtrykkelig forudser muligheden for EF-aftaler herom.

Ikke-diskriminerende tildeling af trafikrettigheder

43. Problemet med ikke-diskriminerende tildeling af trafikrettigheder opstår, når antallet af EF-luftfartsselskaber, der skal udpeges, er begrænset, og flere luftfartsselskaber er interesserede i at drive luftfartsvirksomhed på ruten, eller når kapaciteten er begrænset og utilstrækkelig til at imødekomme de interesserede EF-luftfartsselskabers behov.
44. Allerede i dag har nogle medlemsstater, som har mere end et luftfartsselskab etableret inden for deres område, procedurer for tildeling af erhvervede rettigheder. Andre medlemsstater og EF vil meget snart være nødt til at udarbejde ikke-diskriminerende procedurer, for med ikrafttrædelsen af den tredje pakke kan rettighederne ikke længere tildeles automatisk til "det nationale luftfartsselskab", men skal fordeles blandt EF-luftfartsselskaber.
45. Det er blevet foreslået, at man i sådanne tilfælde skulle sælge ruterne til den højstbydende. Denne løsning synes ikke at være i overensstemmelse med de EF-politiske målsætninger, fordi det fører til højere omkostninger for luftfartsselskaberne og følgelig for passagererne, og det skaber barrierer for nye luftfartsselskaber på markedet.
46. En anden løsning, der anvendes i EF inden for andre økonomiske sektorer, er fastlæggelse af et kvotesystem. Nye ruter vil kunne tildeles EF-luftfartsselskaber på grundlag af en simpel kvote baseret på f.eks. deres nuværende markedsandel. Dette ville føre til et stift system med meget få muligheder for, at nyetablerede selskaber kan sikre sig en rimelig markedsandel, og det ville grundlæggende være i strid med princippet om fri udveksling af tjenesteydelser. Den bedste måde at gå frem på ville være en kvalitativ udvælgelsesprocedure, fordi dette giver det beslutningstagende organ mulighed for at tage hensyn til en række kriterier, og man får den nødvendige fleksibilitet til at vurdere hver enkelt situation efter forholdene. Et absolut krav er, at man undgår diskriminering. En sådan procedure er yderligere skitseret i afsnit 65-71.

(1) se fodnote (2) på s. 6

47. Det kan ikke undgås, at uanset hvilken udvælgelsesprocedure man måtte lægge sig fast på, vil den føre til problemer for et eller flere luftfartsselskaber. Bilaterale aftaler, der er baseret på liberale principper, vil derfor være at fortrække, så længe man sikrer en rimelig konkurrence. Imidlertid er der ingen tvivl om, at muligheden for udpegning vil blive begrænset i en række bilaterale forhold, og derfor må der skabes en ordening for tildeling af trafikrettigheder.
48. Når man ser på udviklingen af EF's politik, vil det også være nødvendigt at se på, hvilke interesser luftfartsselskaber fra andre end EF-lande har i at flyve på ruter til Europa. For et luftfartsselskab, der tilbyder langdistancetrafik, er Europa et meget vigtigt marked, ikke blot for punkt-til-punkt-rejser, men også som led i dets samlede net.
49. Det ville formodentlig være af interesse for luftfartsselskaber fra andre verdensdele at have en hovedlufthavn i Europa og være i stand til at benytte deres egne fly til at befragte passagerer frem til deres endelige bestemmelsessteder eller mellem de vigtigste byer i Europa. Da der ikke er nogen fælles politik udadtil med hensyn til tredjelandes luftfartsselskabers flyvninger til det europæiske marked, har tredjelande opnået betydelige femte frihedsrettigheder gennem bilaterale aftaler på nationalt plan. Følgelig kan de befragte deres egne passagerer mellem europæiske punkter og samtidig konkurrere med europæiske luftfartsselskaber om andre passagerer på disse ruter. Mange har også opnået mellemlandingsrettigheder med flyskift, hvilket giver dem mulighed for at benytte mere effektive fly på tyndere ruter ved at kombinere to destinationer. Nogle luftfartsselskaber i tredjelande har endog været i stand til at udvikle "eger-og-nav-net" i EF, desværre sommetider uden rimelig gensidighed. Dette er en af grundene til, at Kommissionen altid har lagt stor vægt på aspektet femte frihedsrettighed i bilaterale aftaler (se afsnit 31).

III. FASTLÆGGELSE AF PROCEDURER

Ansvar for forhandlinger

50. På grundlag af Traktaten og Domstolens retspraksis har EF under alle omstændigheder kompetence til at indgå bilaterale luftfartsaftaler, der især vedrører markedsadgang, kapacitet, takster og dermed beslægtede spørgsmål (bilag V).
51. Kommissionen forelagde i 1990 Rådet et forslag om en procedure for behandling af luftfartsrelationerne med tredjelande. Dette forslag er baseret på og skal for luftfartens vedkommende erstatte Rådets beslutning 69/494/EØF. I denne beslutning er der fastlagt en notifikations- og konsultationsprocedure i EF-regi, ligesom der er fastsat regler for EF-forhandlinger. Så længe Rådets beslutning 69/494/EØF ikke er erstattet af en beslutning om luftfartsforbindelser med tredjelande, bør denne beslutning anvendes. Medlemsstaterne er blevet mindet om deres forpligtelser i henhold til EF-lovgivningen i skrivelser af 1/3/90 og 2/7/90.
52. Procedurerne i beslutningen 69/494/EØF er ikke blevet overholdt af medlemsstaterne. Adskillige nye bilaterale aftaler, som også omfatter femte frihedsrettigheder, er blevet indgået, eller eksisterende aftaler er blevet ændret gennemgribende uden konsultation eller koordinering i EF-regi. Kommissionen har indtil videre afholdt sig fra at indlede overtrædelsesprocedurer for at give mulighed for at åbne drøftelser om fastlæggelse af en i fællesskab aftalt strategi i spørgsmålet om luftfartsrelationer med tredjelande. Hvis der ikke gøres fremskridt på dette område inden udgangen af 1992, vil Kommissionen imidlertid straks være nødt til at handle i overensstemmelse med sit ansvar.
53. Imidlertid erkender Kommissionen, at EF's interesser for tiden ikke nødvendigvis kræver, at EF i enhver situation forestår de faktiske forhandlinger. Inden for rammerne af EF's politik og på grundlag af overvejelser om foreneligheden med EF-lovgivningen kan der i mange tilfælde opnås tilfredsstillende resultater i en overgangsperiode, hvor medlemsstaterne bemyndiges af Rådet til at forhandle om bilaterale aftaler med tredjelande. Imidlertid bør udgangspunktet for fastlæggelse af overgangsprocedurer være, at EF a priori er ansvarlig for formuleringen af en luftfartspolitik over for tredjelande, og at der ikke kan være tale om forhandlinger med tredjelande i sådanne spørgsmål uden EF's medvirken.

54. På baggrund af overvejelserne i kapitel 2 samt de foregående afsnit må der opstilles rammer, som er i overensstemmelse med Traktatens krav. Inden for sådanne rammer bør EF i princippet tage ansvaret for alle aftaler, men i et antal tilfælde kan den bemyndige den pågældende medlemsstat til at forhandle, på betingelse af at der finder en EF-koordinering sted for at sikre andre medlemsstaters og hele EF's interesser. I denne forbindelse erkender Kommissionen, at dets forslag fra 1990 bør ændres. Et forslag om ændringer er derfor vedføjet dette dokument. De procedurer, der foreslås, medfører:

- EF-forhandlinger eller
- forhandlinger på medlemsstatsniveau.

Disse procedurer er mere detaljeret beskrevet i bilag II. Det afgørende spørgsmål er at få afgjort, hvilke kendsgerninger Kommissionen har brug for til at stille forslag om en løsningsmodel, der kan føre til det bedst mulige resultat, og hvilke kendsgerninger Rådet har brug for til at træffe beslutning herom.

55. Forhandlingerne vil blive ført i EF-regi, eller medlemsstaterne kan fra sag til sag bemyndiges af Rådet til at lede forhandlingerne. De faktorer, der må tages i betragtning, er, om tredjelande anmoder om forhandlinger i EF-regi, om der er særlige problemer mht. EF's interesser (CRS, udenlandsk ejerskab, takster, konkurrenceregler osv.), eller om der er andre relevante faktorer. Sådanne situationer vil blive behandlet på en pragmatisk måde.

56. En ordning, hvor medlemsstaterne har mulighed for at forhandle individuelt, bør udformes således, at man undgår enhver retlig usikkerhed mht. eksisterende rettigheder og fordeling af ansvar i EF. Allerede i dag er der mange tredjelande, der er bekymrede over, om oprettelsen af det indre marked kan få indflydelse på deres trafikrettigheder til, fra og inden for EF, og der er usikkerhed mht. EF's og medlemsstaternes respektive kompetencer. Det er vigtigt, at udøvelsen af EF's kompetence enten af EF eller af medlemsstater ikke sætter stabiliteten i det internationale reguleringssystem over styr. Det vil derfor være nødvendigt at skabe klare og utvetydige rammer for alle luftfartsrelationer med tredjelande, som vil få virkning fra januar 1993. Aftaler indgået mellem medlemsstater og tredjelande før den dato vil blive respekteret af EF, forudsat de er i overensstemmelse med kravene i EF-lovgivningen.

Forhandlinger i EF-regi

57. Der kan findes adskillige områder, hvor EF straks bør påtage sig sit ansvar.

- a. En aktiv indsats i EF-regi er nødvendig i situationer, hvor forhandlinger i EF-regi ville give bedre økonomiske resultater end forhandlinger på medlemsstatsniveau.

Det vil selvfølgelig være vanskeligt at foretage et sådant skøn på forhånd, men forhandlingspartnerens styrke, den aktuelle fordeling af trafikrettigheder, markedets størrelse og EF's handelsforbindelser under ét med denne partner kan benyttes som indikatorer for analysen. I denne forbindelse er det forhold, at nogle medlemsstater for at opnå selv en lille fordel for deres luftfartsselskaber i forhandlingerne afgiver trafikrettigheder, som direkte påvirker andre EF-luftfartsselskabers konkurrencemæssige stilling, et argument for forhandlinger i EF-regi. USA og Japan er formodentlig de vigtigste eksempler på tredjelande, som falder ind under denne kategori.

- b. En aktiv indsats i EF-regi er nødvendig, hvor kravet om accept af EF-principper såsom ikke-diskriminering på grund af nationalitet vil bringe en individuel medlemsstat i en uacceptabel situation.
- c. EF er i færd med at udbygge sine forbindelser med lande i Østeuropa. Det er i den forbindelse vigtigt, at der etableres et effektivt lufttransportsystem, der kan imødekomme den forventede stigning i markedsefterspørgslen. For at sikre en rimelig balance i de muligheder, der findes på det europæiske lufttransportmarked, og for at undgå en stadig større afstand mellem EF og resten af Europa, som begrænser luftfartsselskabernes muligheder for at udvikle det europæiske marked, bør der søges opstillet regler i form af en reguleringsordning for hele Europa. En udvidelse af EF-reguleringsordningen, som er kommet i stand med EFTA-landene, bør overvejes som en opfølgning af associeringsaftalerne med landene i Østeuropa.
- d. Også med hensyn til staterne i det tidligere Sovjetunionen og Slovenien, Kroatien og Bosnien-Hercegovina er EF interesseret i at få etableret snævre forbindelser. Det forhold, at der i mange tilfælde under alle omstændigheder skal indgås nye bilaterale lufttransportaftaler med disse lande, er en enestående lejlighed til at etablere forholdet som led i en aftale, der omfatter hele EF, og som overholder gældende EF-retsforskrifter, samtidig med at der tages hensyn til de særlige forhold, der måtte gøre sig gældende.

- e. Lufttransport bliver mere og mere international. Følgelig er det i luftfartsselskabernes og forbrugernes fælles interesse at tage principperne i et internationalt regelsæt for luftfart op til ny overvejelse. EF har den nødvendige pondus til at spille en førende rolle i udviklingen i retning af liberale og multilaterale aftaler, eventuelt mellem landegrupperinger.
- f. Ikke blot i Europa, men også andre steder i verden er der ved at opstå handelsblokke. I de tilfælde, hvor tredjelande forhandler som en blok, bør også EF gøre dette.
- g. Selv om der bør tages hensyn til internationale organisationers eksisterende rolle, funktion og struktur samt medlemsstaternes rolle i disse organisationer, vil EF, repræsenteret af Kommissionen, gradvis være nødt til at gå aktivt ind i arbejdet i ICAO, ECAC osv. for at sikre EF-koordinering, give udtryk for fælles holdninger og forsvare det samlede EF's interesser.

Forhandlinger på medlemsstatsniveau

58. I andre tilfælde, hvor en medlemsstat er blevet bemyndiget til at forhandle, vil der være behov for koordinering for at sikre, at de øvrige medlemsstatsers og EF's interesser varetages og afbalanceres over for den pågældende medlemsstats interesser.

Rådet skal derfor, når den bemyndiger en medlemsstat til at forhandle, udstede forhandlingsdirektiver for at sikre, at den pågældende medlemsstat handler i overensstemmelse med EF's lovgivning og politik. Kommissionen bør have mulighed for at være til stede under forhandlingerne. Hvis der er grund til betænkeligheder, kan Kommissionen eller en anden medlemsstat anmode om drøftelse i Rådet, f.eks. i Luftfartsudvalget som omtalt senere (afsnit 60).

59. Resultaterne af en medlemsstats forhandlinger bør meddeles Kommissionen inden for en vis tidsfrist forud for undertegnelsen, for at Kommissionen kan undersøge, om forhandlingsresultatet er i overensstemmelse med EF-lovgivningen og eventuelle rådsdirektiver. Resultaterne forelægges også Rådet til orientering.

Koordinering

60. EF vil fra 1. januar 1993 skulle påtage sig ansvaret for alle forhandlinger med tredjelande. Dette betyder, at alle anmodninger om forhandlinger enten fra medlemsstater eller fra tredjelande fra denne dato vil

blive kanaliseret gennem EF. Dette vil selvfølgelig indebære en betydelig ekstra arbejdsbyrde for Kommissionen og Rådet, og der skal derfor fastsættes passende bestemmelser. For at lette arbejdet kunne Rådet overveje at nedsætte et ad hoc-luftfartsudvalg til at bistå Kommissionen i overensstemmelse med de direktiver, som Rådet måtte fastsætte. For at sikre fortroligheden kunne udvalget i sin sammensætning være begrænset til en ekspert per medlemsstat plus et "back-up"-medlem.

61. Udvalgets opgaver kunne bl.a. være:

-at bistå Rådet i fastlæggelsen af EF's luftfartspolitik over for tredjelande på grundlag af Kommissionens forslag,

-at forberede rådsbeslutninger på grundlag af Kommissionens forslag om, hvorvidt forhandlinger med et tredjeland bør foregå i EF-regi eller på medlemsstatsniveau eller begge,

-at forberede rådsbeslutninger om anbefaling af forhandlingsdirektiver, hvis forhandlinger skal finde sted i EF-regi. Udvalget skal desuden bistå Kommissionen i forhandlingerne,

-at forberede rådsbeslutninger og retningslinjer i forbindelse med forslag om forhandlinger på medlemsstatsniveau for at sikre en koordineret fremgangsmåde. Kommissionen fremsætter over for Rådet forslag om fravigelser fra disse retningslinjer,

-at drøfte forhandlingsresultaterne og om nødvendigt forberede en rådsbeslutning til godkendelse af den opnåede aftale.

62. Det vil selvfølgelig være nødvendigt at fastlægge procedurer for at indhente råd fra interesserede parter, især luftfartsselskabernes, lufthavnenes og forbrugernes organisationer. Det vil derfor være vigtigt, at disse organisationer, især luftfartsselskabernes organisationer, virkelig repræsenterer industrien.

63. I forbindelse med forhandlingerne vil der blive sikret snævre kontakter med repræsentanter fra industrien. Ud over de allerede eksisterende konsultationsprocesser på nationalt niveau og i EF-regi kan det blive nødvendigt med yderligere arrangementer.

Forhandlingsdirektiver

64. Før der kan finde nogen forhandlinger sted i EF-regi, er det normalt nødvendigt at udarbejde forhandlingsdirektiver, der giver forhandlerne de nødvendige politiske retningslinjer, uden dog at begrænse deres forhandlingsmuligheder. Til dette formål vil Luftfartsudvalget efter forslag fra Kommissionen, som om nødvendigt vil have konsulteret interesserede parter, skulle afbalancere de forskellige medlemsstaters, luftfartsselskabers, lufthavnes, forbrugeres osv. Interesser. Det er Rådet, der træffer beslutning om forhandlingsdirektiverne, men det kan træffe beslutninger om at give Luftfartsudvalget bemyndigelse til at handle på dets vegne efter nærmere fastlagte forhandlingsdirektiver.

Parlamentet må inddrages på en passende måde, og der må fastlægges procedurer sammen med Parlamentet, som sikrer den nødvendige indsigt, samtidig med at fortroligheden bevares.

Tildelingsproceduren

65. Tildelingsproblemet er snævert forbundet med resultatet af forhandlingerne. Det opstår bl.a., når antallet af luftfartsselskaber, der skal udpeges, er begrænset af aftalen, eller når kapaciteten er begrænset eller begge dele.
66. I afsnit 47 er der redegjort for behovet for en udvælgelsesprocedure, som sikrer en ikke-diskrimineret behandling af luftfartsselskaber i forbindelse med tildeling af trafikrettigheder. Den bedste løsning synes at være et system byggende på kvalitative kriterier, som normalt kun skulle anvendes i forbindelse med tildeling af yderligere rettigheder, samtidig med at man tager den eksisterende situation i betragtning.
67. Først skal det fastslås, at forslagene er seriøse. For at en sådan vurdering kan foretages, må luftfartsselskaberne fremsende ret detaljerede oplysninger til støtte for deres anmodning: luftfartsselskabets langfristede målsetninger, markedsprognoser for den pågældende rute, den tekniske evne til at beflyve ruten osv. For at sikre, at de oplysninger, der kommer fra luftfartsselskaberne, er realistiske og ikke giver et for optimistisk billede, bør oplysningerne kontrolleres omhyggeligt.

Udvælgelsen blandt de seriøse forslag bør baseres på, hvilket luftfartsselskab der bedst kan gøre brug af trafikrettighederne i overensstemmelse med en række kriterier mht.:

- service over for offentligheden
 - konkurrence på det relevante marked
 - anvendelse af knappe resourcer
 - etableret EF-politik
- (f.eks. fordeling af afgang- og ankomsttidspunkter, forpligtelse til offentlig service).

Det må erkendes, at disse kriterier er af generel art, og derfor vanskelige at anvende. Derfor kan der afhængigt af den pågældende rute tilføjes yderligere udvælgelseskriterier for at tage højde for særlige omstændigheder (luftfartsselskabets strategi, salg og planer om salgsfremstød osv.). Det kan betragtes som en mulighed, at en udpegning må trækkes tilbage, når resultaterne af driften ikke opfylder rimelige forventninger, og der er bedre kandidater, der er interesserede i at beflyve ruten.

68. Det er klart, at ikke alle overvejelserne i den analyse, der fører til en beslutning om den initiale tildeling af trafikrettigheder, kan kvantificeres, og at de ikke alle er objektive. Det vil derfor være nødvendigt at sikre, at de procedurer, der fører til en beslutning, er ikke-diskriminerende og gennemsligtige, og at der findes en effektiv appelprocedure, der er nem at bringe i anvendelse.
69. Dette betyder, at i et tilfælde, hvor en medlemsstat har forhandlet om en aftale, bør beslutningerne om tildeling af rettigheder træffes af denne medlemsstats kompetente myndighed. Det er nødvendigt, at der findes eller skabes en passende, hurtig appelprocedure.
70. Hvis EF har forhandlet om aftalen, kræver tildelingen af trafikrettigheder en specifik procedure i EF-regi. Traktatens regler om tildeling af gennemførelsesbeføjelser som fastsat i artikel 145 vil finde anvendelse. Følgelig skal beslutningerne træffes i overensstemmelse med de regler, der er fastlagt i Rådets beslutning nr. 87/373/EØF af 13. juli 1987 ("procedure II"). Kommissionen bistår i sine opgaver af et udvalg ("Forvaltningskomiteen for Luftfart"), der består af repræsentanter fra medlemsstaterne, og som har Kommissionens repræsentant som formand. Det udtaler sig med det flertal, der er fastsat i Traktatens artikel 148, stk. 2. Kommissionen skal i sin beslutning udjævne potentielle økonomiske konflikter på en sådan måde, at der sikres neutralitet og forenelighed med det indre markeds krav.
71. Følgende generelle procedurer bør anvendes, både når en medlemsstat og Kommissionen skal foretage tildelingen:
 - der skal offentliggøres en meddelelse i EFT om indsendelse af interessetilkendegivelser,
 - parterne skal indsende skriftlige tilkendegivelser,
 - disse tilkendegivelser bør foreligge offentligt, undtagen når det drejer sig om fortrolige oplysninger,
 - der bør være en offentlig høring, hvor parterne kan fremføre deres argumenter,
 - beslutningen bør offentliggøres sammen med de grunde og overvejelser, der har ført til beslutningen.

Kontinuitet

72. Kommissionen agter at træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at der er tilstrækkeligt personale (herunder også mulighed for at trække på nationale eksperter), der beskæftiger sig med luftfartsrelationer med tredjelande. De nationale eksperter er en garanti for kontinuitet og koordinering.

Fortrolighed

73. Et af de vanskeligste aspekter ved de procedurer, der skal fastlægges, er, at forhandlingsdirektiverne nødvendigvis må være omgærdet med fortrolighed. Disse direktiver vil blive udarbejdet af Kommissionen i snævert samarbejde med de interesserede parter og medlemsstaterne. Erfaringerne har indtil videre vist, at det kun vil være muligt at undgå, at offentligheden får kendskab til forhandlingsmandaterne, hvis det kun er nogle få mennesker, der har kendskab til de nærmere enkeltheder. Det er derfor nødvendigt, at Rådet godkender forhandlingsdirektiver i generelle vendinger, fordi de mere detaljerede forhandlingsdirektiver kun bør træffes i Luftfartsudvalget, hvor drøftelserne er fortrolige.

Dokumentation

74. For at kunne udføre sine opgaver vil det være nødvendigt for Kommissionen at skabe en databank, hvor alle luftfartsaftaler, deres bilag og yderligere tillæg i form af aftalememoranda, brevvekslinger osv. indgået mellem medlemsstaterne og tredjelande lagres. Om nødvendigt vil disse oplysninger blive holdt fortrolige, og kun Kommissionen og medlemmer af Luftfartsudvalget vil få adgang. Desuden vil Kommissionen sammen med luftfartsindustrien og medlemsstaterne skulle udarbejde statistiske oplysninger vedrørende luftfartsforbindelser til, fra og inden for EF, om trafik, fartplaner og overskud for at forberede og lette beslutningerne om forhandlingsniveau og forhandlingsdirektiver. Bistand fra medlemsstaterne til oprettelse af denne databank er absolut nødvendig.

IV. BESLUTNINGER

75. Rådet anmodes derfor om:

- at godkende grundelementerne i denne meddelelse og fastlæggelsen af procedurer i overensstemmelse hermed, herunder oprettelse af et luftfartsudvalg for at skabe et effektivt forum for koordinering og beslutningstagning,
- at vedtage forslaget til Rådets beslutning om en konsultations- og bemyndigelsesprocedure for aftaler om handelsforbindelserne mellem medlemsstaterne og tredjelande vedrørende luftfart (KOM(90) 17 endelig udg. af 23. februar 1990, som ændret ved forslaget i bilag I),
- at vedtage forslaget til Rådets forordning (EØF) om anvendelse af Traktatens artikel 85, stk. 3, på visse kategorier af aftaler og samordnede praksis inden for luftfartssektoren (KOM(89) 417 endelig udg. - EFT nr. C248 af 29.9.1989).
- at vedtage forslaget til Rådets forordning (EØF) om ændring af forordning (EØF) nr. 3975/87 af 14. december 1987 om fastsættelse af fremgangsmåderne for anvendelse af konkurrencereglerne på virksomheder i luftfartssektoren (KOM (89) 417 endelig udg. - EFT nr. C248 af 29.9.1989).

Bilag I

Kommissionens forslag

**Forslag til
RÅDETS BESLUTNING**

om en konsultations- og
bemyndigelsesprocedure for
aftaler om handelsforbindelser
mellem medlemsstaterne og
tredjelande vedrørende luftfart

**RADET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER
HAR -**

under henvisning til Traktaten om
Oprettelse af Det Europæiske Økonomi-
ske Fællesskab, særlig artikel 113,

under henvisning til forslag fra
Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

Ved Rådets beslutning 69/494/EØF af
16. december 1969 om gradvis gennem-
førelse af ensartede aftaler om
handelsforbindelser mellem medlems-
staterne og tredjelande og om for-
handling af fællesskabsaftaler (1) er
der indført en konsultations- og
bemyndigelsesprocedure for alle
handelsaftaler med tredjelande;

det er nødvendigt, at handelsforbind-
elserne med tredjelande på det civile
luftfartsområde reguleres ved særlige
bestemmelser, der erstatter bestem-
melserne i beslutning 69/494/EØF;

handelsforbindelserne vedrørende
luftfart reguleres ved bilaterale
luftfartsaftaler, dertil knyttede
ændringer og andre bilaterale og

KOMMISSIONENS FORSLAG

om ændring af forslaget
til Rådets beslutning
om en konsultations- og
bemyndigelsesprocedure for
aftaler om handelsforbindelser
mellem medlemsstaterne og
tredjelande vedrørende luftfart
KOM(90) 17 endelig udg. af 23.
februar 1990

**RADET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER
HAR -**

under henvisning til Traktaten om
Oprettelse af Det Europæiske Økono-
miske Fællesskab, særlig artikel
113,

under henvisning til forslag fra
Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

Ved Rådets beslutning 69/494/EØF af
16. december 1969 om gradvis gennem-
førelse af ensartede aftaler om
handelsforbindelser mellem medlems-
staterne og tredjelande og om for-
handling af fællesskabsaftaler (1) er
der indført en konsultations- og
bemyndigelsesprocedure for alle
handelsaftaler med tredjelande;

det er nødvendigt, at handelsforbin-
delserne med tredjelande på det ci-
vile luftfartsområde reguleres ved
særlige bestemmelser, der erstatter
bestemmelserne i beslutning
69/494/EØF;

handelsforbindelserne vedrørende
luftfart reguleres ved bilaterale
luftfartsaftaler, dertil knyttede
ændringer og andre bilaterale og

(1) EFT nr. L 326 af 29.12.1969,
s. 39

(1) EFT nr. L 326 af 29.12.1969,
s. 39

multilaterale arrangementer, der indeholder bestemmelser om markedsadgang, kapacitet, priser eller lignende;

der må fastlægges en procedure til sikring af, at nationale aftaler gradvis erstattes af fællesskabsaftaler;

selv om forhandlinger med henblik på indgåelse af nye traktater, aftaler eller arrangementer eller om ændring af sådanne skal føres i overensstemmelse med en fællesskabsprocedure, skal det alligevel være tilladt midlertidigt at forlænge bestående bilaterale luftfartsaftaler, dertil knyttede bilag, ændringer heraf samt andre bilaterale eller multilaterale arrangementer om forbindelser med tredjelande vedrørende erhvervsmæssig luftfart, uanset om dette sker udtrykkeligt eller stiltiende, hvis en sådan forlængelse ikke er til hinder for gennemførelsen af en fælles handelspolitik for luftfart;

multilaterale arrangementer, der indeholder bestemmelser om markedsadgang, kapacitet, priser eller lignende;

dette forslag vil skabe de retlige rammer for forhandlinger med tredjelande og fastsætter en overgangsperiode;

overgangsperioden må gå ud over den 31. december 1992, så der sikres gradvis indførelse af fællesskabsforhandlinger;

det er nødvendigt med overgangsbestemmelser i 6 år med mulighed for yderligere forlængelse for 1 år ad gangen;

det er nødvendigt at skabe bemyndigelse til at videreføre bestemmelser i luftfartsaftaler og dertil hørende arrangementer, der er indgået før den 1. januar 1993 mellem medlemsstaterne og tredjelande for at undgå at afbryde deres handelsmæssige forbindelser med de pågældende tredjelande; en sådan bemyndigelse fritager ikke medlemsstaterne for forpligtelsen til at bringe alle egnede midler i anvendelse med henblik på at fjerne uoverensstemmelse mellem sådanne aftaler og fællesskabsrettens bestemmelser;

for at sikre, at denne betingelse er opfyldt, bør der finde forudgående konsultation sted på fællesskabsplan mellem medlemsstaterne og Kommissionen;

i visse tilfælde, hvor det endnu ikke er muligt for Fællesskabet at føre forhandlinger, og hvor en afbrydelse af forbindelser, der er indgået aftale om, kan modvirke udviklingen af handelsforbindelserne med det pågældende tredjeland vedrørende luftfart til skade for Fællesskabet og medlemsstaterne, bør medlemsstaterne imidlertid og i en begrænset periode kunne føre forhandlinger;

for at undgå, at sådanne forhandlinger hindrer gennemførelsen af den fælles handelspolitik for luftfart, kan medlemsstaterne føre dem på grundlag af retningslinjer, der er fastlagt på forhånd i overensstemmelse med en fællesskabsprocedure, og som omfatter de vigtigste bestemmelser i den aftale, der skal forhandles om;

de fleste af de spørgsmål, der er omfattet af de pågældende aftaler, vil i fremtiden være reguleret af EF-aftaler; bestemmelserne i de aftaler, der videreføres, må ikke udgøre en hindring for gennemførelsen af den fælles luftfartspolitik over for tredjelande; medlemsstaterne vil eventuelt være nødt til at tilpasse eller om nødvendigt opsigte aftalerne, hvis deres videreførelse er en hindring for gennemførelsen af den fælles luftfartspolitik over for tredjelande;

i overgangsperioden bør Rådet have mulighed for at bemyndige medlemsstater til at føre bilaterale forhandlinger med tredjelande;

i tilfælde, hvor det besluttet, at medlemsstater kan føre forhandlinger med tredjelande, kan Rådet udstede direktiver for disse forhandlinger;

Traktatens artikel 113 fastsætter ikke blot reglerne for den procedure, der skal anvendes i EF's forhandlinger, men også for nedsættelse af et særligt udvalg udpeget af Rådet til at bistå Kommissionen i dens arbejde;

i de tilfælde, hvor EF forhandler med tredjelande, bør procedurerne for tildeling af forhandlingsresultater sikre neutralitet og forenelighed med EF-lovgivningen;

før en aftale undertegnes, skal det undersøges, om forhandlingsresultaterne er i overensstemmelse med de fælles konklusioner;

før en aftale undertegnes, skal det undersøges, om forhandlingsresultaterne er i overensstemmelse med de fælles konklusioner -

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

AFSNIT I

**Udtrykkelig eller stiltiende
forlængelse af bestående aftaler**

Artikel 1

Senest et år efter vedtagelsen af denne beslutning underretter medlemsstaterne Kommissionen om alle bilaterale luftfartsaftaler - dertil knyttede bilag, ændringer heraf eller andre bilaterale eller multilaterale handelsarrangementer - om forbindelser med tredjelande vedrørende luftfart som omhandlet i Traktatens artikel 113.

Underretning om en påtænkt, stiltiende eller udtrykkelig, forlængelse af sådanne aftaler eller arrangementer skal være Kommissionen i hænde senest tre måneder før datoen for den udtrykkelige forlængelse eller for udløbet af den periode, hvor der kan gives varsel om opsigelse af den pågældende aftale eller det pågældende arrangement.

Kommissionen sender ordlyden af de aftaler og arrangementer, den er blevet underrettet om, til de øvrige medlemsstater senest to uger efter underretningen.

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

AFSNIT I

**Udtrykkelig eller stiltiende
forlængelse af bestående aftaler**

Artikel 1

Senest et år efter vedtagelsen af denne beslutning underretter medlemsstaterne Kommissionen om alle bilaterale luftfartsaftaler - dertil knyttede bilag, ændringer heraf eller andre bilaterale eller multilaterale handelsarrangementer - om forbindelser med tredjelande vedrørende luftfart som omhandlet i Traktatens artikel 113.

Underretning om en påtænkt, stiltiende eller udtrykkelig, forlængelse af sådanne aftaler eller arrangementer skal være Kommissionen i hænde senest tre måneder før datoen for den udtrykkelige forlængelse eller for udløbet af den periode, hvor der kan gives varsel om opsigelse af den pågældende aftale eller det pågældende arrangement.

Kommissionen sender ordlyden af de aftaler og arrangementer, den er blevet underrettet om, til de øvrige medlemsstater senest to uger efter underretningen.

Artikel 2

Når underretningen er modtaget, finder der forudgående konsultation sted efter en medlemsstats anmodning eller på Kommissionens initiativ.

Den pågældende medlemsstat skal indgive en sådan anmodning om konsultation til Kommissionen senest fire uger efter, at Kommissionen har underrettet den om aftalen eller arrangementet.

Konsultationen indledes senest tre uger efter, at Kommissionen har modtaget den i artikel 1, stk. 2, omhandlede underretning, eller at en medlemsstat har fremsat anmodning herom.

Hovedformålet med konsultationen er at få konstateret, om der skal indledes fællesskabsforhandling, eller, hvis dette ikke er tilfældet, om de aftaler og arrangementer, der udtrykkeligt eller stiltiende skal forlænges, indeholder bestemmelser, der vedrører den fælles handelspolitik for luftfart efter artikel 113. Hvis dette er tilfældet, skal det konstateres, om disse bestemmelser kan være til hinder for denne politik. Konsultationen skal ligeledes omfatte alle eksisterende instrumenter, som de øvrige medlemsstater og det pågældende tredjeland har indgået aftale om.

Artikel 2

Når underretningen er modtaget, finder der forudgående konsultation sted efter en medlemsstats anmodning eller på Kommissionens initiativ. Den pågældende medlemsstat indgiver en sådan anmodning om konsultation til Kommissionen senest fire uger efter, at Kommissionen har underrettet den om aftalen eller arrangementet.

Konsultationen indledes senest tre uger efter, at Kommissionen har modtaget den i artikel 1, stk. 2, omhandlede underretning, eller at en medlemsstat har fremsat anmodning herom.

Hovedformålet med konsultationen er at få konstateret, om der skal indledes fællesskabsforhandling, eller, hvis dette ikke er tilfældet, om de aftaler og arrangementer, der udtrykkeligt eller stiltiende skal forlænges, indeholder bestemmelser, der vedrører den fælles handelspolitik for luftfart. Hvis dette er tilfældet, skal det konstateres, om disse bestemmelser kan være til hinder for denne politik. Konsultationen skal ligeledes omfatte alle eksisterende instrumenter, som de øvrige medlemsstater og det pågældende tredjeland har indgået aftale om.

Artikel 3

Hvis Kommissionen efter konsultation eller på eget initiativ konstaterer, at visse bestemmelser i de instrumenter, der udtrykkeligt eller stiltiende skal forlænges, selv om de falder ind under den fælles handelspolitik for luftfart efter artikel 113, ikke i den periode, den påtænkte forlængelse vedrører, er til hinder for gennemførelsen af den fælles handelspolitik for luftfart,

kan den bemyndige medlemsstaten til for et nærmere fastlagt tidsrum udtrykkeligt eller stiltiende at forlænge de pågældende bestemmelser i de instrumenter, som var genstand for konsultationen. Dette tidsrum må ikke overstige et år.

Hvis de pågældende instrumenter indeholder en fællesskabsforbeholdsklausul eller en bestemmelse om et årligt opsigelsesvarsel, kan Kommissionen give tilladelse til udtrykkelig eller stiltiende forlængelse for et længere tidsrum.

Artikel 4

Fastslår Kommissionen efter konsultation eller på eget initiativ, at visse bestemmelser i det instrument, der udtrykkeligt eller stiltiende skal

Artikel 3

Hvis Kommissionen efter konsultation eller på eget initiativ konstaterer, at visse bestemmelser i de instrumenter, der udtrykkeligt eller stiltiende skal forlænges, selv om de falder ind under den fælles handelspolitik for luftfart, ikke i den periode, den påtænkte forlængelse vedrører, er til hinder for gennemførelsen af den fælles handelspolitik for luftfart, kan den bemyndige medlemsstaten til for et nærmere fastlagt tidsrum udtrykkeligt eller stiltiende at forlænge de pågældende bestemmelser i de instrumenter, som var genstand for konsultationen. Dette tidsrum må ikke overstige et år.

Hvis de pågældende instrumenter indeholder en fællesskabsforbeholdsklausul eller en bestemmelse om et årligt opsigelsesvarsel, kan Kommissionen give tilladelse til udtrykkelig eller stiltiende forlængelse for et længere tidsrum.

Artikel 4

Fastslår Kommissionen efter konsultation eller på eget initiativ, at visse bestemmelser i det instrument, der udtrykkeligt eller stiltiende

forlænges i den periode, den påtænkte forlængelse vedrører, er til hinder for gennemførelsen af den fælles handelspolitik for luftfart, navnlig på grund af forskelle mellem medlemsstaternes politik, fremsender den en detaljeret beretning til Rådet herom. Denne beretning vedlægges de nødvendige forslag og i givet fald henstillinger med anmodning om, at Kommissionen bemyndiges til at indlede fællesskabsforhandlinger med de pågældende tredjelande.

skal forlænges i den periode, den påtænkte forlængelse vedrører, er til hinder for gennemførelsen af den fælles handelspolitik for luftfart, navnlig på grund af forskelle mellem medlemsstaternes politik, fremsender den en detaljeret beretning til Rådet herom. Denne beretning vedlægges de nødvendige forslag og i givet fald henstillinger med anmodning om, at Kommissionen bemyndiges til at indlede fællesskabsforhandlinger med de pågældende tredjelande.

Artikel 5

Bestemmelserne om spørgsmål, der er omfattet af den fælles luftfartspolitik over for tredjelande, jf. Traktatens artikel 113, og som indgår i luftfartsaftaler og yderligere aftaler indgået før den 1. januar 1993 mellem medlemsstaterne og tredjelande, kan videreføres af Kommissionen indtil den 31. december 1998, for så vidt angår de områder, der ikke er omfattet af aftaler mellem EF og de pågældende tredjelande, og for så vidt bestemmelserne heri ikke er i strid med Fællesskabets politik.

For så vidt sådanne aftaler ikke er forenelige med Traktaten, bringer den pågældende medlemsstat eller de pågældende medlemsstater alle egnede midler i anvendelse med henblik på at fjerne de konstaterede uoverensstemmelser. Medlemsstaterne bistår om nødvendigt hinanden i overensstemmelse med procedurerne i denne beslutning.

Afsnit II

Overgangsbestemmelser

Artikel 5

1. Uanset Traktatens artikel 113 og indtil den 31. december 1992 kan Rådet på forslag af Kommissionen og efter den krævede forhåndskonsultation undtagelsesvis give bemyndigelse til, at der føres bilaterale forhandlinger mellem medlemsstaterne og visse tredjelande, hvis det endnu ikke er muligt at føre fællesskabsforhandlinger som følge af tvingende omstændigheder af administrativ eller teknisk karakter.

Afsnit II

Overgangsbestemmelser

Artikel 6

1. Indtil den 31. december 1998 kan Rådet på forslag fra Kommissionen og efter den krævede forhåndskonsultation med kvalificeret flertal bemyndige medlemsstater til at føre bilaterale forhandlinger med tredjelande om indgåelse, ændring og/eller anvendelse af bilaterale luftfartsaftaler, bilag hertil eller eventuelle andre handelsmæssige bilaterale eller multilaterale arrangementer med tredjelande i sådanne tilfælde, hvor fællesskabsforhandlinger viser sig endnu ikke at være mulige. Bemyndigelsen kan ledsages af direktiver og betingelser.

2. Denne artikels bestemmelser gælder, hvis en medlemsstat af særlige grunde finder, at der for at undgå en afbrydelse i handelsforbindelser indgået ved aftale må indledes forhandlinger med et tredjeland.

3. Uanset stk. 1 kan Kommissionen indtil den 31. december 1992 give medlemsstaterne bemyndigelse til at indlede bilaterale forhandlinger med tredjelande om ændringer og/eller anvendelsen af bilag til gældende aftaler vedrørende udøvelse af trafikrettigheder, udpegning af luftfartsselskaber, godkendelse af billetpriser og rutelægning.

Artikel 6

Den i artikel 5 omhandlede konsultation varetages af Kommissionen og

(1) omfatter en koordination, der sikrer, at det indre marked fungerer hensigtsmæssigt og styrkes, der tager behørigt hensyn til medlemsstaternes legitime inter-

2. Denne artikels bestemmelser gælder, hvis en medlemsstat af særlige grunde finder, at der for at undgå en afbrydelse i handelsforbindelser indgået ved aftale må indledes forhandlinger med et tredjeland.

3. Uanset stk. 1 kan Kommissionen indtil den 31. december 1998 give medlemsstaterne bemyndigelse til at indlede bilaterale forhandlinger med tredjelande om ændringer og/eller anvendelsen af bilag til gældende aftaler vedrørende udøvelse af trafikrettigheder, udpegning af luftfartsselskaber, godkendelse af billetpriser og rutelægning.

Artikel 7

Den i artikel 6 omhandlede konsultation varetages af Kommissionen og

(1) omfatter en koordination, der sikrer, at det indre marked fungerer hensigtsmæssigt og styrkes, der tager behørigt hensyn til medlemsstaternes legitime interesser i at sikre

esser i at sikre og udbygge deres handelsforbindelser med tredjelande vedrørende luftfart, og som endelig bidrager til, at der kan fastlægges ensartede principper for den fælles handelspolitik for luftfart over for det pågældende land,

og udbygge deres handelsforbindelser med tredjelande vedrørende luftfart, og som endelig bidrager til, at der kan fastlægges ensartede principper for den fælles handelspolitik for luftfart over for det pågældende land,

(II) genoptages under forhandlingerne, hvis udviklingen i disse senere måtte kræve det, navnlig hvis den pågældende medlemsstat har til hensigt at afvige fra de under konsultationen vedtagne retningslinjer,

(II) genoptages under forhandlingerne, hvis udviklingen i disse senere måtte kræve det, navnlig hvis den pågældende medlemsstat har til hensigt at afvige fra de under konsultationen vedtagne retningslinjer,

(III) afsluttes - for så vidt angår nr. (I) og (II) - med konklusioner, der tjener som retningslinjer for Kommissionen eller for medlemsstaten under forhandlingerne.

(III) afsluttes - for så vidt angår (I) og (II) - med konklusioner, der tjener som retningslinjer for Kommissionen eller for medlemsstaten under forhandlingerne.

Artikel 7

Efter forhandlingernes afslutning sender den pågældende medlemsstat Kommissionen resultaterne heraf og underretter de øvrige medlemsstater herom.

Artikel 8

Efter forhandlingernes afslutning sender den pågældende medlemsstat Kommissionen resultaterne heraf og underretter de øvrige medlemsstater herom.

Hvis ingen medlemsstat senest 5 arbejdsdage efter meddelelsen til Kommissionen har gjort indsigelse over for Kommissionen og underrettet den pågældende medlemsstat, underretter Kommissionen omgående Rådet og de øvrige medlemsstater, medmindre den selv ønsker at gøre indsigelse.

Hvis ingen medlemsstat senest fem arbejdsdage efter meddelelsen til Kommissionen har gjort indsigelse over for Kommissionen og underrettet den pågældende medlemsstat, underretter Kommissionen omgående Rådet og de øvrige medlemsstater, medmindre den selv ønsker at gøre indsigelse.

Når denne underretning er modtaget, kan den pågældende aftale indgås.

Når denne underretning er modtaget, kan den pågældende aftale indgås.

I alle øvrige tilfælde kan aftalen først indgås, når Rådet med kvalificeret flertal har truffet beslutning herom efter forslag fra Kommissionen.

I alle øvrige tilfælde kan aftalen først indgås, når Rådet med kvalificeret flertal har truffet beslutning herom efter forslag fra Kommissionen.

Afsnit III

Afsnit III

Afsluttende bestemmelser

Afsluttende bestemmelser

Artikel 8

Artikel 9

De oplysninger og konsultationer, der er omhandlet i denne beslutning, er omfattet af tavshedspligt, og Kommissionen må navnlig ikke videregive oplysninger, som en medlemsstat har fremlagt i henhold til denne beslutning, og som den har anført er handelsmæssigt følsomme, undtagen med henblik på de i artikel 1 omhandlede formål.

De oplysninger og konsultationer, der er omhandlet i denne beslutning, er omfattet af tavshedspligt, og Kommissionen må navnlig ikke videregive oplysninger, som en medlemsstat har fremlagt i henhold til denne beslutning, og som den har anført er handelsmæssigt følsomme, undtagen med henblik på de i artikel 1 omhandlede formål.

Artikel 10

Den i denne beslutning fastsatte konsultation og koordinering finder sted i et særligt udvalg udpeget af Rådet og nedsat i overensstemmelse med Traktatens artikel 113.

Artikel 11

1. Når Rådet har indgået en aftale mellem Fællesskabet og (et) tredjeland(e) og fastlagt kriterier for blandt andet tildeling af trafikrettigheder, træffer Kommissionen de nødvendige foranstaltninger til dens gennemførelse.
2. Kommissionen bistås af et udvalg, der består af repræsentanter for medlemsstaterne, og med Kommissionens repræsentant som formand.

Kommissionens repræsentant forelægger udvalget et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes. Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyn til, hvor meget det pågældende spørgsmål haster.

Det udtaler sig med det flertal, der er fastsat i Traktatens artikel 148, stk. 2, for vedtagelse af de afgørelser, som Rådet skal træffe på forslag af Kommissionen. Under afstemninger i udvalget tillægges de stemmer, der afgives af repræsentanterne for medlemsstaterne, den vægt, der er fastlagt i nævnte artikel. Formanden deltager ikke i afstemningen.

Kommissionen vedtager foranstaltninger, der straks finder anvendelse. Hvis de ikke er i overensstemmelse med den af udvalget afgivne udtalelse, underrettes Rådet straks af Kommissionen om disse foranstaltninger.

Kommissionen kan udsætte gennemførelsen af de foranstaltninger, den har truffet afgørelse om, i et tidsrum på højst en måned regnet fra datoen for denne underretning.

Rådet kan med kvalificeret flertal træffe en anden afgørelse inden for det tidsrum, der er nævnt i ovenstående afsnit.

Artikel 9

I beslutning 69/494/EØF indsættes som artikel 15A:

Artikel 15A

"Denne beslutning omfatter ikke aftaler og arrangementer om aftaler og arrangementer vedrørende erhvervsmæssig luftfart."

Artikel 12

I beslutning 69/494/EØF indsættes som artikel 15A:

Artikel 15A

"Denne beslutning omfatter ikke aftaler og arrangementer om luftfart."

Artikel 13

Rådet kan på grundlag af forslag fra Kommissionen forlænge de overgangsperioder, der er nævnt i artikel 5 og 6, med én eller flere perioder af 1 års varighed. Kommissionens forslag forelægges senest 6 måneder før udløbet af de relevante overgangsperioder.

Artikel 10

Denne beslutning er rettet til medlemsstaterne.

Artikel 14

Denne beslutning er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i
Bruxelles, den

På Rådets vegne

Udfærdiget i
Bruxelles, den

På Rådets vegne

Proceduren trin for trin

Proceduren trin for trin

Trin I Anmodning om forhandlinger

En eller flere medlemsstater anmoder om forhandlinger med et bestemt tredjeland eller en gruppe af tredjelande, eller EF beslutter at indlede forhandlinger.

Et tredjeland eller en gruppe af tredjelande anmoder om forhandlinger med en bestemt medlemsstat eller med EF som helhed.

Aktion: Disse anmodninger forelægges alle for Kommissionen.

Trin II Forberedelse af et forslag

Kommissionen behandler anmodningen og forbereder efter konsultationer med interesserede parter et forslag med en angivelse af, om forhandlingerne bør finde sted på medlemsstatsniveau eller i EF-regi, i hvilket tilfælde den også foreslår udkast til forhandlingsdirektiver.

Aktion: Forslaget forelægges for Rådet med henblik på behandling i ad hoc-Luftfartsudvalget.

Trin III Rådets beslutning

Luftfartsudvalget forbereder Rådets beslutninger om Kommissionens forslag om at bemyndige Kommissionen til at indlede forhandlinger eller medlemsstaterne til at forhandle individuelt. Efter de normale procedurer kan Rådet træffe afgørelse om ikke-kontroversielle spørgsmål som punkt A på dagsordenen. I andre tilfælde kan Rådet være nødt til at træffe afgørelse efter en debat

Konsultering af interesserede parter.

Forhandlingerne i Luftfartsudvalget er strenget fortrolige. Detaljerede forhandlingsdirektiver vil blive holdt hemmelige.

Aktion: Rådets beslutning.

Trin IV Forhandlinger

Afhængigt af beslutningen finder forhandlingerne sted på medlemsstatsniveau eller i EF-regi.

På medlemsstatsniveau: Forhandlingerne føres af medlemsstaten; Kommissionen kan deltage som observatør. Medlemsstaten forhandler på det grundlag, man er blevet enig om i Luftfartsudvalget eller Rådet og under overholdelse af direktiver eller betingelser, som disse pålægger medlemsstaten.

I EF-regi: Forhandlingerne føres af Kommissionen i overensstemmelse med de forhandlingsdirektiver, Rådet er nået til enighed om; de normale procedurer for EF-forhandlinger anvendes; det sikres, at der er snævre kontakter med repræsentanter for industrien under forhandlingsforløbet.

Aktion: Efter parafering af aftalen forelægges teksterne for Luftfartsudvalget og Kommissionen.

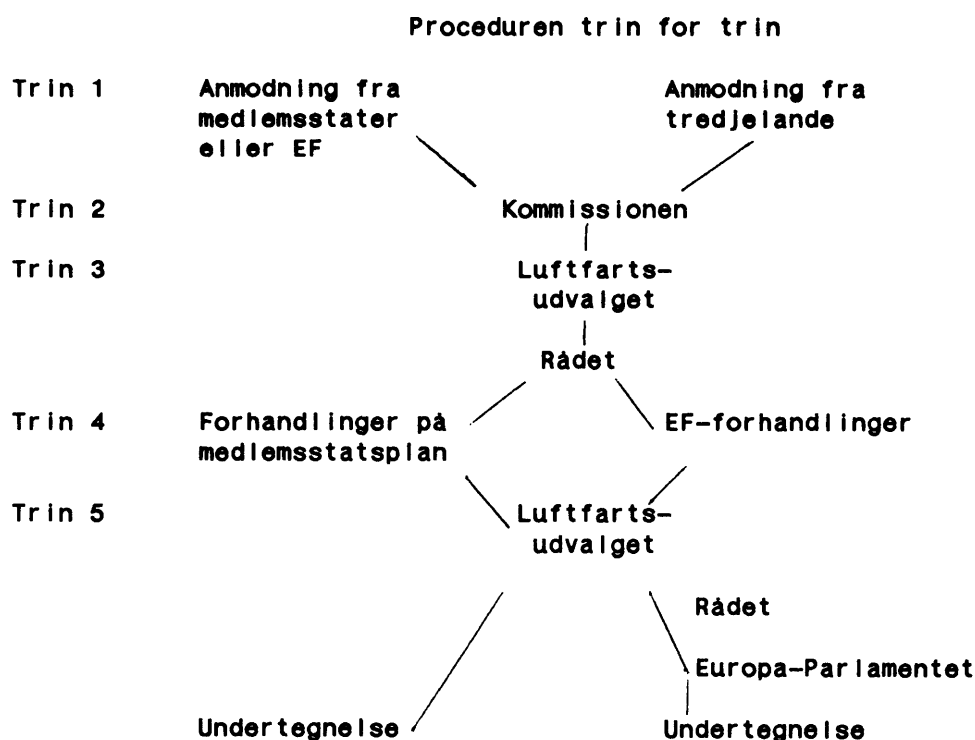
Trin V Indgåelse af aftale

En aftale forhandlet på medlemsstatsniveau kan undertegnes af denne medlemsstat 2 uger efter forelæggelsen for Luftfartsudvalget og Kommissionen, medmindre en af disse parter rejser indvendinger mod resultatet af forhandlingerne. I sådanne tilfælde drøftes spørgsmålet i Luftfartsudvalget, og hvis der ikke kan opnås enighed, træffer Rådet de nødvendige beslutninger. Denne procedure indskrænker på ingen måde Kommissionens generelle beføjelser.

En aftale forhandlet i EF-regi forelægges efter drøftelser i Luftfartsudvalget for Rådet med henblik på endelig indgåelse.

Europa-Parlamentet orienteres i overensstemmelse med eksisterende procedurer.

Aktion: Undertegnelse af aftalen:



BILAG III

Statistiske tabeller - generelt

TERMER OG DEFINITIONER

Geografisk Europa :

Omfatter alle internationale ruter, der påbegyndes og afsluttes i Europa (inklusive Tyrkiet og USSR op til 55° Ø), Azorerne, De Kanariske Øer, Madeira og Cypern.

Europa-Nordafrika :

Forbindelser mellem Europa og Algeriet, Egypten, Libyen, Marokko, Sudan og Tunesien.

Europa-Mellempøsten :

Afsluttende forbindelser mellem Europa og Bahrain, Iran, Irak, Israel, Jordan, Kuwait, Libanon, Oman, Qatar, Saudi Arabien, Syrien, De Forenede Arabiske Emirater, Yemen og Den Demokratiske Republik Yemen.

Nordatlanten :

Ruter mellem Europa og Canada / USA.

Andre langdistanceruter end Nordatlanten :

Alle ruter til Mellemp- og Sydatlanten, Afrika syd for Sahara, Det Fjerne Østen/Australasien og andre ruter.

I alt internationalt :

Summen af internationale kort-/mellemdistancer og samlede langdistancer.

Indenlandsk :

Ruter, der påbegyndes og afsluttes inden for de naturlige grænser (moderlandsområdet) for luftfartsselskabets registreringsland. Ruter mellem en stat og territorier tilhørende denne stat samt ruter mellem sådanne to territorier.

Betalende passagerer :

Alle passagerer optalt på et punkt-til-punkt grundlag, der befordres til 25% eller mere af den normale billetpris for rejsen.

Betalingspassagerkilometer - BPK :

En betalende passager transporteret en kilometer. BPK beregnes ved at multiplicere antallet af betalende passagerer med det antal kilometer, de befordres.

INTERNATIONAL PASSAGERRUTETRAFIK EFTER REGION - EF-LUFTFARTSSELSKABER

	<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>GNST.</u>
Andel af geografisk Europa i samlet trafik (indenlandsk + international)	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
Andel af geografisk Europa i samlet international trafik	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
Andel af nordatlantisk trafik i samlet international trafik	13.1	8.8	11.0	19.2	7.3	22.4	15.2	-	9.3	13.6	7.7	12.1	11.6
Andel af europæisk-nordafrikansk trafik i samlet international trafik	-	12.8	4.9	0.4	2.5	2.2	1.7	-	5.1	2.6	0.2	0.5	2.7
Andel af europæisk-mellemøstlig trafik i samlet international trafik	-	2.1	2.4	1.3	0.5	2.1	2.2	-	5.2	1.8	0.6	-	1.5
Andel af anden langdistance- trafik i samlet international trafik	-	13.7	10.3	16.0	12.0	22.3	12.4	-	7.8	14.6	4.0	15.6	10.7
I alt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Andel af indenlandsk trafik i samlet trafik	10.1	20.9	39.3	21.8	52.0	0.7	36.0	-	64.1	-	44.3	25.7	26.3
Andel af international trafik i samlet trafik	89.9	79.1	60.7	78.2	48.0	99.3	64.0	100	35.8	100	55.7	74.3	73.7

KILDE : AEA - Statistical Appendices to Yearbook, May 1991

NOTE : Tallene er afrundet

TABEL B

EF-INTERN OG ANDEN INTERNATIONAL TRAFIK EFTER MEDLEMSSTAT OG EFTER GEOGRAFISK MARKED (Passagerer - 1990)

	Belgien	Danmark	Frankrig	Tyskland	Grækenland	Irland	Italien	Luxembourg	Nederlandene	Portugal	Spanien	Stor- britannien
EF-intern(*)	1958920	1368366	6495859	6217714	1219582	1713291	4520909	12033	28778918	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 (bortset fra EF & 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
Europa i alt %	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- atlanten	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
Syd- 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
Mellemøsten & 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
Det Fjerne østen	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 & New Zealand	-	-	-	57710	43896	-	36684	-	18268	-	-	231950
%	-	-	-	0.5	2.1	-	0.5	-	0.4	-	-	1.2
I alt	2768330	2961692	11875773	12506924	2083123	1804822	6817155	12378	4831576	1617646	4970376	19618406

* Tallene er afrundet

Kilde : ICAO Digest of Statistics N° 384

TABEL C

INTERNATIONAL TRAFIK (EKSKLUSIVE EF-INTERN TRAFIK) EFTER MEDLEMSSTAT OG EFTER GEOGRAFISK MARKED (1990)

	Belgien	Danmark	Frankrig	Tyskland	Grækenland	Irland	Italien	Luxembourg	Nederlandene	Portugal	Spanien	Stor- britannien
Europa (eksklusive EF & 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- atlanten %	37.4	12.4	26.1	30.7	18.9	100	31.1	–	31.0	37.1	28.2	45.9
Syd- amerika %	–	1.5	4.2	2.7	–	–	6.8	–	3.2	26.8	32.5	1.3
Mellempøsten %	10.7	0.7	27.6	7.4	16.9	–	18.2	100	6.5	2.5	7.1	7.2
Det Fjerne Østen %	2.1	9.7	12.2	15.3	7.3	–	10.2	–	20.0	–	4.3	14.7
Australien & New Zealand %	–	–	–	0.9	5.1	–	1.6	–	0.9	–	–	2.6

* Tallene er afrundet

Kilde : ICAO Digest of Statistics N° 384

Tabel D

Historiske og skønnede vækstrater i europæisk langdistancetrafik efter bestemmelsesområde, 1980 - 2000 (% om året; ankomstbasis)

Bestemmelsesområde	1980-85	1985-89	1989-2000
Nordamerika	-2.7	17.9	9.8
Det Caribiske Område	-2.3	21.5	8.1
Mellem-/Sydamerika	4.4	5.5	3.1
Afrika (undtagen Nordafrika)	5.7	5.1	5.6
Sydøsten, Det Indiske Ocean)	1.2	9.5	7.0
Sydøstasien	1.9	20.0	9.7
Det Fjerne Østen/ Stillehavsområdet	8.5	7.3	7.2
Australien/New Zealand	4.9	14.9	8.1
I alt	1.4	13.5	8.3

Kilde : Economic Intelligence Unit

TABEL E

INTERNATIONAL PASSAGERRUTETRAFIK EFTER REGION - EF-LUFTFARTSSELSKABER (baseret på BPK)

	<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>GNST.</u>
Andel af geografisk Europa i samlet trafik (indenlandsk + international)	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
Andel af geografisk Europa i samlet international trafik	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
Andel af nordatlantisk trafik i samlet international trafik	58.0	25.5	32.1	39.0	20.4	39.8	38.2	-	24.6	34.7	33.5	23.2	30.8
Andel af europæisk-nordafrikansk trafik i samlet international trafik	-	8.0	2.8	0.5	1.2	1.6	1.4	-	1.7	2.1	0.3	0.1	1.6
Andel af europæisk-mellemøstlig trafik i samlet international trafik	-	3.3	2.4	1.8	0.7	2.0	2.7	-	3.1	2.3	1.1	-	1.6
Andel af anden langdistance- trafik i samlet international trafik	-	42.2	34.5	42.5	39.7	46.2	37.7	-	29.7	39.0	21.5	36.4	30.8
I alt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Andel af indenlandsk trafik i samlet trafik	1.7	20.8	10.4	5.9	21.6	0.02	6.8	-	15.1	-	19.8	11.2	9.4
Andel af international trafik i samlet trafik	98.3	79.2	89.7	94.1	78.4	99.9	93.2	100	84.9	100	80.2	88.8	90.6

KILDE : AEA - Statistical Appendices to Yearbook, May 1991

NOTE : Tallene er afrundet

EF-/USA-markedet - en statistisk oversigt

EF-/USA-markedet

1. Ruter

Det samlede antal forskellige nordatlantiske ruter mellem USA og EF i august 1991 var 278 (inklusive 122 by til by-ruter, der beflyves under et offentliggjort flynummer for gennemgående flyvning, men med flyskift i mellemliggende lufthavn). (Se tabel A).

Tabel B giver et detaljeret billede af hver enkelt luftfartsselskabs andel. Kort ridset op beflyver luftfartsselskaber fra EF 97 ruter. Til trods herfor klarer EF's luftfartsselskaber sig godt, når man ser på omsætning og markedsandel på ruterne. Tabel C viser detaljeret EF's kapacitetsandel fordelt på medlemsstater. Af de 11 EF-stater har 5 en andel på over 50% af deres marked med USA.

2. Udgangsporte (gateways)

Ligeledes på grundlag af data fra 1991 er der en manglende balance, mht. hvad der er blevet opnået mellem EF og medlemsstaterne. I EF er der 28 udgangsporte, hvoraf 27 benyttes af EF-luftfartsselskaber og 22 af amerikanske luftfartsselskaber (se tabel D), og af 55 amerikanske udgangsporte anvendes 54 af amerikanske luftfartsselskaber og 22 af EF-luftfartsselskaber (se Tabel E). AEA har desuden udarbejdet en analyse (tabel F), som bekræfter den manglende balance.

3. Femte frihedsrettighedsflyvninger

Tabel G indeholder en detaljeret oversigt over de femte frihedsrettigheder, som de amerikanske forhandlere har opnået for deres luftfartsselskaber. Pr. august 1991 er der 20 ruter, der beflyves af 4 luftfartsselskaber. Derudover var der 33 ruter, der beflyves af amerikanske luftfartsselskaber fra europæiske lufthavne. AEA's analyse findes i tabel H.

August 91

BY TIL BY-RUTER

Amsterdam

Anchorage : JL (kun online-stopover trafik)
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*

(*) Flyskift i mellemliggende lufthavn

BRUXELLES

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*

KØLN

New York : LH

KØBENHAVN

Anchorage : JL (kun online-stopover trafik)
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 (kun online-stopover trafik)
Chicago : LH, AA (beflyves af LH-fly)
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 : FI, 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 (kun online-stopover trafik)
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 (fortsat)

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

LUXEMBOURG

Baltimore : FI
New York : FI
Orlando : FI

LYON

New York : AF

MADRID

Anchorage : JL (kun online-stopover trafik)
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*

MILANO

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*

NICE

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

PARIS

Anchorage : AF, JL (kun online-stopover trafik)
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 (kun online-stopover trafik)

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*

NORDATLANTISKE OPERATIONER EFTER LUFTFARTSSELSKAB

EF-LUFTFARTS-
SELSKABER

RUTER

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 fælles rutenumre + 1 skift)
IW	2 (endnu ikke bekræftet)
UT	1

AMERIKANSKE
LUFTFARTSSELSKABER

RUTER

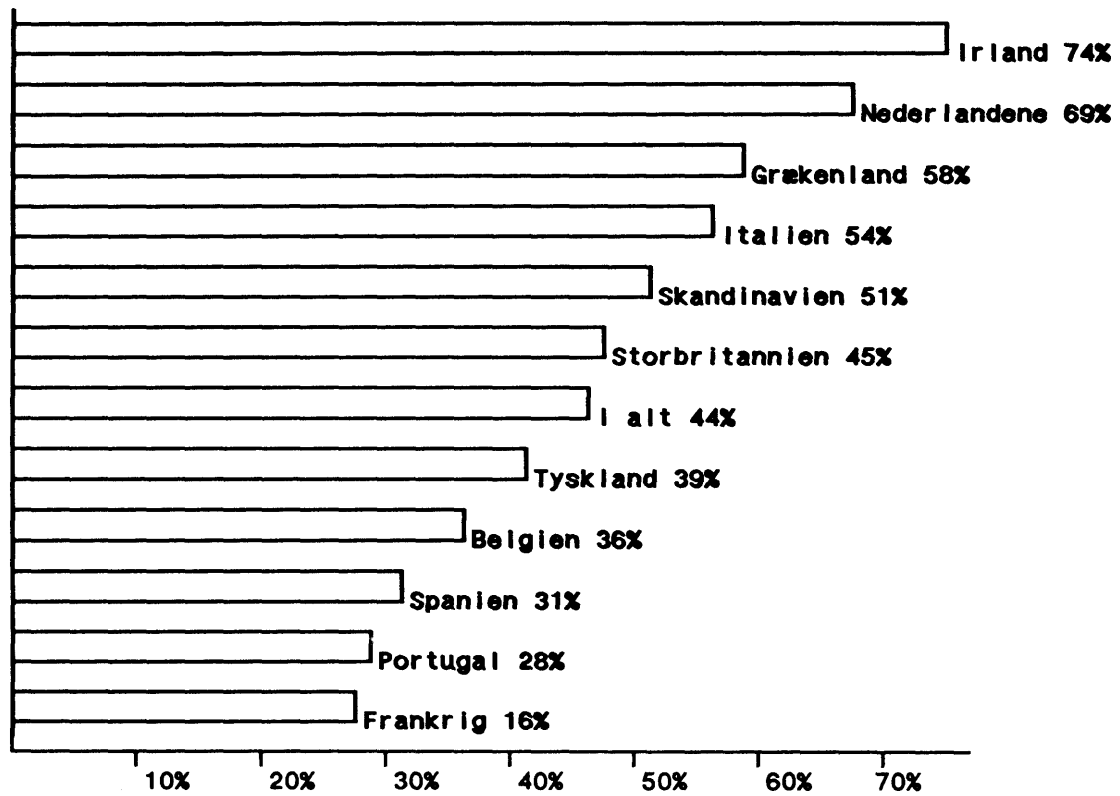
DL	21 + 79 (med et skift)
TW	24 + 33 (" ")
NW	13 + 4
US	7 (4 fælles rutenumre) + 12 (skift)
CO	6 + 27 (skift)
AA	27 + 29 (" ")
PA	21 + 22 (" ")
FF	3
UA	9 + 29 (" ")

LUFTFARTSSELSKABER
FRA TREDJELANDE

RUTER

JL	7 (kun online-stopover trafik)
RO	2
PK	3
RJ	1
TK	1
NZ	2
AI	1
LY	1
KU	1
FI	3
AM	2
QN	1
SU	2

EF-LUFTFARTSSELSKABERNES SKØNNEDE KAPACITETSANDELE PÅ US-EF-RUTER, JUNI 1992



Kilde : AVMARK

August 91, EF-PORTE

	<u>EF</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 porte	27 anvendt af EF-luftfarts- selskaber	22 anvendt af amerikanske luftfartsselskaber

EFTA-PORTE BENYTTET AF LUFTFARTSSELSKABER FRA EFTA OG USA - AUGUST 1990

	<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 porte	7 benyttet af 5 EFTA-luftfarts- selskaber	7 benyttet af 4 amerikanske luftfartsselskaber

AUGUST 91, AMERIKANSKE PORTE

	<u>USA</u>	<u>EF</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 porte	54 benyttet af amerikanske luft- fartsselskaber	22 benyttet af EF-luftfarts- selskaber

BILATERALE ARRANGEMENTER

EUROPÆISKE LUFTFARTSSELSKABER I USA - AUGUST 1991

<u>Land</u>	<u>Indrømmede rettigheder</u>	<u>Benyttede rettigheder</u>
1) ØSTRIG	New York + et fakultativt punkt	New York
2) BELGIEN	1) New York Boston Chicago Atlanta Detroit 2) Punkter i USA (kun fragt)	Boston Chicago New York
3) FINLAND	New York Seattle Anchorage Et punkt i Californien	Los Angeles New York
4) FRANKRIG	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) TYSKLAND	Anchorage Atlanta Boston Chicago Dallas Fairbanks (fragt) 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

(*) Med forbehold af myndighedsgodkendelse

6) GRÆKENLAND	New York eller Boston/Chicago eller New York/Chicago eller et hvilket som helst andet punkt i 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 eller San Francisco 2) New York Boston Chicago (kun fragt)	New York Boston Chicago Los Angeles Miami
9) LUXEMBOURG	Ingen	Ingen
10) NEDERLANDENE	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 eller San Juan	New York Boston
12) SKANDINAVISKE LANDE	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) STORBRITANNIEN

- 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
Yderligere et punkt
i USA skal udpeges
2) Punkter i USA
(kun fragt)

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

Ingen

BILATERALE ARRANGEMENTER

AMERIKANSKE LUFTFARTSSELSKABER I EUROPA - AUGUST 1991

<u>Land</u>	<u>Indrømmede rettigheder</u>	<u>Benyttede rettigheder</u>
1) ØSTRIG	Wien	Wien
2) BELGIEN	Punkter i Belgien	Bruxelles
3) FINLAND	Punkter i Finland	Helsinki
4) FRANKRIG	Paris Nice Lyon Marseille	Paris Nice
5) TYSKLAND	Punkter i Tyskland	Berlin Düsseldorf Hamburg München Stuttgart Frankfurt
6) GRÆKENLAND	Athen	Athen
7) IRLAND	Shannon Dublin (via Shannon)	Shannon Dublin
8) ITALIEN	1) Rom Milano (Kombination & fragt) 2) Torino eller Pisa eller Napoli (kun fragt)	Rom Milano
9) LUXEMBOURG	Ingen	Ingen
10) NEDERERLANDENE	Alle punkter i Nederlandene	Amsterdam
11) PORTUGAL	Lissabon Azorerne	Lissabon
12) SKANDINAVISKE LANDE	København Oslo Stockholm Göteborg Bergen Stavanger	København Oslo Stockholm

13) SPANIEN	Madrid Barcelona Malaga Palma	Madrid Barcelona
14) SCHWEIZ	Zürich Genève Basel	Zürich Genève
15) STORBRITANNIEN	1) London Manchester (*) Prestwick Glasgow 2) Punkter i Stor- britannien (kun fragt)	London Manchester Glasgow

(*) foreløbig og kun til brug i Chicago

FEMTE FRIHEDSRETTIGHEDER I MEDFØR AF BILATERALE AFTALER

<u>Land</u>	Amerikanske luftfartsselskaber		Europæiske luftfartsselskaber	
	<u>Indrømmede rettigheder</u>	<u>Benyttede rettigheder</u>	<u>Indrømmede rettigheder</u>	<u>Benyttede rettigheder</u>
ØSTRIG	2 mellemlig- gende punk- ter undtagen PAR/DUS/MUC	VIE-FRA VIE-BUD	Mellem et mellemliggen- de punkt og det andet punkt i USA	
BELGIEN	Alle mellem- liggende og fjernere lig- gende punkter	BRU-BER BRU-GVA	Mellemliggen- de og fjernere liggende punk- ter i Canada og/ eller Mexico	
FRAN- KRIG	1) Mellem Paris og Schweiz, Italien, Grækenland, Tyrkiet, Egypten, Mellemosten Pakistan, Indien, Cey- lon, Burma, Thailand, Hanoi, Kina, og fjernere punkter 2) Mellem Nice/ Marseille, og Spanien, Grækenland, Italien, Schweiz, Al- banien, Bu- dapest, Bul- garlen, Ru- menien, Tyr- kiet, Jugo- slavien, Pa- kistan, Indi- en, Ceylon, Burma, Thai- land, Hanoi, Singapore, Jakarta, Kina, Macao, Hong Kong, Manilla og fjernere punkter 3) Mellem Paris** og Bruxelles**	PAR-ATH PAR-GVA PAR-MUC PAR-ROM PAR-TLV PAR-ZRH	Mellemliggen- de punkter over Nordat- lanten New York-Mexico Montreal-Chicago Houston-Mexico	HOU-MEX ANC-TYO*

Köln og
Maastricht**

TYSKALND	Ethvert mellem- liggende og fjernere liggende punkt	FRA-BEG	Ethvert mellem- liggende og fjernere liggende punkt	DFW-MEX
		FRA-BUM		DFW-ATL*
		FRA-BUH		HOU-CLT*
		FRA-KHI		ANU-SJU
		FRA-DBV		SXM-SJU
		FRA-IST		PHL-YMQ
		FRA-LED		ATL-DFW*
		FRA-LON		
		FRA-MOW		
		FRA-NBO		
		FRA-PRG		
		FRA-KRK		

(*) Kun "online stopover" trafik

(**) Kun fragt

		FRA-RUH FRA-WAW FRA-ATH* FRA-ANK FRA-BUD* FRA-VIE HAM-KON MUN-LON MUN-PAR* STR-AMS STR-DBV NUE-BER		
GRÆKEN- LAND	Rom-Athen Athen-Kairo Athen-Tel Aviv	ATH-ROM ATH-FRA* TH-PAR*		
IRLAND	Alle punkter på den anden side af Shannon	DUB-SNN*	Ingen	
ITA- LIEN	1) Mellem Ita- lien og mel- lemliggende punkter i Irland, Stor- britannien, Frankrig, Tyskland, Schweiz, Por- tugal, Spani- en og 2) Mellem Rom og fjernere liggende punkter i Grækenland, Tyrkiet, Liba- non, Israel, Syrien, Eryp- ten, Saudi Arabia, Iran, Pakistan, In- dien, Sri Lan- ka, Burma, Thailand, Ma- laysia, Cambo- dja, Vietnam, Kina, Hong Kong	ROM-ATH ROM-PAR ROM-CAI ROM-IST	Mellemliggende punkter i Fran- krig eller Spa- nien, Irland eller Portugal, UK og punkt i Canada	
LUXEM- BOURG	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen
NEDER- LANDENE	Alle mellem- liggende og fjernere lig- gende punkter	AMS-STR AMS-HAM	Montreal- Houston	

(*) Kun "online" forbindelses-/stopover-trafik

PORTUGAL Fjernere LIS-BCN

liggende
punkter på
middelhavssøer
og i lande,
der grænser
op til Middelhavet, Afrika
nord for Ækvator, Kenya,
Uganda, Tanzania, Nærøsten/Mellemøsten/Fjernøsten

- 1) Mellem et mellemliggende punkt i Canada og Los Angeles
- 2) Mellem Miami og fjernere liggende punkter i Det Caribiske Hav/Mellemamerika eller mellem San Juan og Caracas/fjernere liggende punkter i lande på Sydamerikas vestkyst

SKANDINAVISKE LANDE Ethvert mellemliggende punkt og fjernere liggende punkter OSL-HEL
CPH-STO
OSL-STO
CPH-LON*

- 1) Anchorage
Tokyo
- 2) Mellem mellem-
liggende punkter i en del af Tyskland, UK, Irland
Island, Azorerne, Canada, (Labrador, New Foundland, Quebec) og skiftende terminalpunkter i New York og Chicago

SPANIEN 1) Mellem Azorerne/Lissabon og Madrid BCN-LIS

- 2) Mellem Madrid/Barcelona og punkter i det sydlige Frankrig, Italien, Grækenland, Algeriet, Tunesien, Libyen, Egypten, Uganda, Kenya, Tanzania, Tyrkiet, Israel Libanon, Jordan, Irak, Iran, Syrien, Saudi Arabien Den Arabiske Halvø, Afghanistan, Pakistan, Indien

Mellem San Juan og punkter i Haiti, Jamaica, Mexico
Guatemala Honduras
Nicaragua El Salvador
Costa Rica Panama
Trinidad
Curacao
Venezuela
Colombia
Ecuador
Peru
Bolivia
Chile

(*) Kun "online" forbindelsestrafik

STOR- 1) Mellem Lon- LON-FRA
BRIT don og Gla- LON-HAM
ANNIEN gow/Prest- LON-MUC
wick på den LON-BER
ene side og LON-CPH*
Frankfurt,
Berlin,
Hamburg og
München på
den anden
2) Prestwick-
Oslo
Mellem Lon-
don og Tyr-
kiet, Libanon,
Syrien, Iran,
Pakistan,
New Delhi,
Calcutta,
Thailand og
Japan
4) Prestwick-
Shannon

1) Mellem Bo- DET-YMQ
ston, Chica- TPA-BDA
go, Dallas, ANC-OSA
Detroit, New ORL-BDA
York, Phila-
delphia og
Washington
på den ene
side og Cana-
da på den anden
2) Mellem Boston,
Detroit, New
York, Philadel-
phia og Washing-
ton på den ene
side og Mexico
City på den
anden
3) Mellem Atlanta
og San Juan
på den ene side
og Venezuela,
Colombia, & Peru
på den anden
4) Mellem San Juan
og andre punk-
ter i Sydamerika
5) Mellem Anchorage
og Japan

(*) Kun "online" forbindelsestrafik

Kilde: AEA, ABC - august 1991

Tabel 1

FEMTE FRIHEDSRETTIGHEDSFLYVNINGER I EF, AUGUST 1991

<u>RUTE</u>	<u>LUFTFARTSSELSKAB</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 (udelukkende international online-forbindelsestrafik)
PAR-ATH	TW (udelukkende online-forbindelsestrafik)
PAR-MUC	TW (udelukkende online-forbindelsestrafik)
PAR-ROM	TW
FRA-ATH	PA (udelukkende online-forbindelses-/stopover-trafik)
FRA-LON	UA, TW
LON-HAM	UA
LON-MUC	UA
DUB-SNN	DL (udelukkende online-forbindelses-/stopover-trafik)
STR-AMS	DL (udelukkende online-forbindelses-/stopover-trafik)
STR-FRA	PA (udelukkende online-forbindelses-/stopover-trafik)
HAM-AMS	PA
ATH-ROM	TW

20 RUTER, 4 LUFTFARTSSELSKABER

AMERIKANSKE LUFTFARTSSELSKABER, DER BEFLYVER RUTER FRA EUROPÆISKE LUFTHAVNE
(eksklusive femte frihedsrettighedsflyvninger inden for EF)

<u>RUTE</u>	<u>LUFTFARTSSELSKAB</u>
BEG-FRA	PA
BEG-VIE	PA
BEG-BUH	PA
BRU-GVA	TW
BUH-FRA	PA
BUD-FRA	PA (udelukkende online-forbindelses-/stopover-trafik)
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-GWA	TWA
PAR-TLV	TWA
PAR-ZRH	TWA
STO-COP	TW
IST-ROM	TW
STR-DBV	PA
BUC-BEG	PA

33 RUTER

2 LUFTFARTSSELSKABER

Jetegnelse på luftfartsselskaber

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

BYKODER

ABQ: Albuquerque	LYS: Lyon
AMS: Amsterdam	MAD: Madrid
ANC: Anchorage	MAN: Manchester
ANK: Ankara	MEM: Memphis
ANU: Antigua	MEX: Mexico
ATH: Athen	MKC: Kansas City
ATL: Atlanta	MKE: Milwaukee
AUS: Austin	MIA: Miami
BCN: Barcelona	MOW: Moskva
BDA: Bermuda	MSP: Minneapolis
BEG: Beograd	MSY: New Orleans
BER: Berlin	MUC: München
BNA: Nashville	MXP: Milano
BOM: Bombay	NBO: Nairobi
BOS: Boston	NCE: Nice
BRU: Bruxelles	NUE: Nürnberg
BUD: Budapest	NYC: New York
BUH: Bukarest	OKC: Oklahoma City
BWI: Baltimore	ORF: Norfolk
CAI: Kairo	ORL: Orlando
CGN: Köln	OSA: Osaka
CHI: Chicago	OSL: Oslo
CLE: Cleveland	PAR: Paris
CLT: Charlotte	PBI: W. Palm Beach
COS: Colorado	PDL: Ponta Delgada
CPH: København	PHL: Philadelphia
CVG: Cincinnati	PHX: Phoenix
DAY: Dayton	PIT: Pittsburgh
DBV: Dubrovnik	POR: Portland OR
DEN: Denver	PRG: Prag
DFW: Dallas FTW	RDU: Raleigh
DTT: Detroit	REK: Reykjavik
DUB: Dublin	ROM: Rom
DUS: Düsseldorf	RUH: Riyadh
ELP: El Paso	SAN: San Diego
FLL: Fort Lauderdale	SAT: San Antonio
FMY: Fort Myers	SEA: Seattle
FRA: Frankfurt	SFO: San Francisco
GLA: Glasgow	SJC: San Jose
GOT: Göteborg	SJO: San Jose, Costa Rica
GSP: Greenville	SJU: San Juan
GVA: Genève	SLC: Salt Lake City
GWT: Westerland	SNN: Shannon
HAJ: Hannover	SRQ: Sarasota
HAM: Hamburg	STL: St. Louis
HEL: Helsinki	STO: Stockholm
HNL: Honolulu	STR: Stuttgart
HOU: Houston	SXM: Saint Maarten
IND: Indianapolis	TER: Terceria
IST: Istanbul	TLV: Tel Aviv
JAX: Jacksonville	TPA: Tampa
JJY: Julianehaab	TUL: Tulsa
KHI: Karachi	TUS: Tucson
KRK: Krakow	TYO: Tokyo
LAS: Las Vegas	VCE: Venedig
LAX: Los Angeles	VIE: Wien
LED: Leningrad	WAS: Washington
LIS: Lissabon	WAW: Warszawa
LON: London	YMQ: Montreal
LUX: Luxembourg	ZRH: Zürich

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 I

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 service 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 1 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

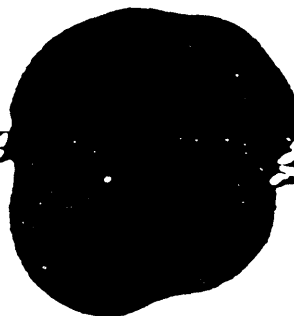
This Agreement shall enter into force on the first day of the second month, following the date of signature.

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
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	6
7	7
8	8
9	9
10	10
11	11
12	12
13	13
14	14
15	15
16	16
17	17
18	18
19	19
20	20
21	21
22	22
23	23
24	24
25	25
26	26
27	27
28	28
29	29
30	30
31	31
32	32
33	33
34	34
35	35
36	36
37	37
38	38
39	39
40	40
41	41
42	42
43	43
44	44
45	45
46	46
47	47
48	48
49	49
50	50
51	51
52	52
53	53
54	54
55	55
56	56
57	57
58	58
59	59
60	60
61	61
62	62
63	63
64	64
65	65
66	66
67	67
68	68
69	69
70	70
71	71
72	72
73	73
74	74
75	75
76	76
77	77
78	78
79	79
80	80
81	81
82	82
83	83
84	84
85	85
86	86
87	87
88	88
89	89
90	90
91	91
92	92
93	93
94	94
95	95
96	96
97	97
98	98
99	99
100	100

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

Points of departure:	Points of arrival:
1. 1000	1. 1000
2. 1000	2. 1000
3. 1000	3. 1000
4. 1000	4. 1000
5. 1000	5. 1000
6. 1000	6. 1000
7. 1000	7. 1000
8. 1000	8. 1000
9. 1000	9. 1000
10. 1000	10. 1000
11. 1000	11. 1000
12. 1000	12. 1000
13. 1000	13. 1000
14. 1000	14. 1000
15. 1000	15. 1000
16. 1000	16. 1000
17. 1000	17. 1000
18. 1000	18. 1000
19. 1000	19. 1000
20. 1000	20. 1000
21. 1000	21. 1000
22. 1000	22. 1000
23. 1000	23. 1000
24. 1000	24. 1000
25. 1000	25. 1000
26. 1000	26. 1000
27. 1000	27. 1000
28. 1000	28. 1000
29. 1000	29. 1000
30. 1000	30. 1000
31. 1000	31. 1000
32. 1000	32. 1000
33. 1000	33. 1000
34. 1000	34. 1000
35. 1000	35. 1000
36. 1000	36. 1000
37. 1000	37. 1000
38. 1000	38. 1000
39. 1000	39. 1000
40. 1000	40. 1000
41. 1000	41. 1000
42. 1000	42. 1000
43. 1000	43. 1000
44. 1000	44. 1000
45. 1000	45. 1000
46. 1000	46. 1000
47. 1000	47. 1000
48. 1000	48. 1000
49. 1000	49. 1000
50. 1000	50. 1000
51. 1000	51. 1000
52. 1000	52. 1000
53. 1000	53. 1000
54. 1000	54. 1000
55. 1000	55. 1000
56. 1000	56. 1000
57. 1000	57. 1000
58. 1000	58. 1000
59. 1000	59. 1000
60. 1000	60. 1000
61. 1000	61. 1000
62. 1000	62. 1000
63. 1000	63. 1000
64. 1000	64. 1000
65. 1000	65. 1000
66. 1000	66. 1000
67. 1000	67. 1000
68. 1000	68. 1000
69. 1000	69. 1000
70. 1000	70. 1000
71. 1000	71. 1000
72. 1000	72. 1000
73. 1000	73. 1000
74. 1000	74. 1000
75. 1000	75. 1000
76. 1000	76. 1000
77. 1000	77. 1000
78. 1000	78. 1000
79. 1000	79. 1000
80. 1000	80. 1000
81. 1000	81. 1000
82. 1000	82. 1000
83. 1000	83. 1000
84. 1000	84. 1000
85. 1000	85. 1000
86. 1000	86. 1000
87. 1000	87. 1000
88. 1000	88. 1000
89. 1000	89. 1000
90. 1000	90. 1000
91. 1000	91. 1000
92. 1000	92. 1000
93. 1000	93. 1000
94. 1000	94. 1000
95. 1000	95. 1000
96. 1000	96. 1000
97. 1000	97. 1000
98. 1000	98. 1000
99. 1000	99. 1000
100. 1000	100. 1000

Points in	Points in	Points in
1	2	3
4	5	6
7	8	9
10	11	12
13	14	15
16	17	18
19	20	21
22	23	24
25	26	27
28	29	30
31	32	33
34	35	36
37	38	39
40	41	42
43	44	45
46	47	48
49	50	51
52	53	54
55	56	57
58	59	60
61	62	63
64	65	66
67	68	69
70	71	72
73	74	75
76	77	78
79	80	81
82	83	84
85	86	87
88	89	90
91	92	93
94	95	96
97	98	99
100	101	102
103	104	105
106	107	108
109	110	111
112	113	114
115	116	117
118	119	120
121	122	123
124	125	126
127	128	129
130	131	132
133	134	135
136	137	138
139	140	141
142	143	144
145	146	147
148	149	150
151	152	153
154	155	156
157	158	159
160	161	162
163	164	165
166	167	168
169	170	171
172	173	174
175	176	177
178	179	180
181	182	183
184	185	186
187	188	189
190	191	192
193	194	195
196	197	198
199	200	201
202	203	204
205	206	207
208	209	210
211	212	213
214	215	216
217	218	219
220	221	222
223	224	225
226	227	228
229	230	231
232	233	234
235	236	237
238	239	240
241	242	243
244	245	246
247	248	249
250	251	252
253	254	255
256	257	258
259	260	261
262	263	264
265	266	267
268	269	270
271	272	273
274	275	276
277	278	279
280	281	282
283	284	285
286	287	288
289	290	291
292	293	294
295	296	297
298	299	300
301	302	303
304	305	306
307	308	309
310	311	312
313	314	315
316	317	318
319	320	321
322	323	324
325	326	327
328	329	330
331	332	333
334	335	336
337	338	339
340	341	342
343	344	345
346	347	348
349	350	351
352	353	354
355	356	357
358	359	360
361	362	363
364	365	366
367</		

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.

FINANSIERINGSOVERSIGT

DEL 1 : FINANSIELLE KONSEKVENSER

1. Betegnelse på aktionen : Forberedelse af forhandlinger med tredjelande om luftfart

2. Budgetposter : Artikel B2-704

3. Retsgrundlag : Traktatens artikel 113
Databanken foreslås i meddelelse til Rådet om luftfartsrelationer med tredjelande (KOM...)

4. Beskrivelse af aktionen :

4.1. Konkrete målsætninger med aktionen :

Oprettelsen af en databank om luftfartsvirksomhed i EF og mellem EF og tredjelande. På grundlag af disse oplysninger kan EF udføre sin opgaver mht. luftfartsrelationer med tredjelande og især udarbejde de nødvendige forhandlingsdirektiver.

Oplysningerne bør indeholde :

- rettigheder udvekslet i bilaterale aftaler inden for lufttransportsektoren mellem EF's medlemsstater og tredjelande,
- et resumé af bilaterale aftaler, MOU'er og andre officielle dokumenter.

4.2. Varighed :

Oprettelse af en database i første omgang og derefter normal opdatering.

4.3. Aktionens målgruppe(r) :

Nationale administrationer, luftfartsselskaber, lufthavne, Kommissionens tjenestegrene.

5. Klassificering af udgifter eller indtægter

5.1. IOU

5.2. IOB

5.3. Ingen

6. Udgifternes eller indtægternes art

6.1. 100% tilskud : Ja

6.2. Tilskud til samfinansiering med andre offentlige eller private kilder : Nej

6.3. Rentegodtgørelse : Nej

6.4. Andet : Nej

6.5. Hvis aktionen økonomisk set falder heldigt ud, er der da forudset en delvis eller fuldstændig tilbagebetaling af EF's økonomiske støtte? Nej

6.6. Indebærer den foreslåede aktion en ændring af indtægtsniveauet? I bekræftende fald, hvilken form for ændring og hvilke former for indtægter tænkes der på? Nej

7. Finansiell indvirkning på interventionsbevillingerne (del B i budgettet)

7.1. Angivelse af metoden til beregning af aktionens samlede omkostninger:

Omkostningerne er skønsmæssigt beregnet på grundlag af tidligere erfaringer med oprettelse af en særlig database med statistiske oplysninger.

7.3. Vejledende tidsplan for forpligtelsesbevillinger og betalingsbevillinger:

- Forpligtelser : 1993 : 500.000 ECU (allerede indregnet i det foreløbige forslag til budget)

- Betalinger : 1993 : 250.000 ECU
1994 : 200.000 ECU

8. Hvilke forholdsregler til bekæmpelse af svig er forudset i forslaget til aktion?

Kommissionens normale forholdsregler.

DEL 2 : ADMINISTRATIVE UDGIFTER
(DEL A I BUDGETTET)

1. Indebærer den foreslåede aktion en stigning i antallet af ansatte i Kommissionen? I bekræftende fald hvor mange?

Ja.

Denne aktivitet vil blive varetaget af personalet i kontor VII/C.1 (som vil få brug for en personaleudvidelse alt afhængig af hurtigheden og omfanget af den overgangsperiode, Rådet vedtager).

- 2) Angivelse af beløbet for drifts- og personaleudgifter, som forslaget giver anledning til.

Præcisering af beregningsmetode.

Personaleudvidelsen vil indebære en omfordeling af arbejdet i DG VII og administrative udgifter til tjenesterejser og møder.

DEL 3 : COST/EFFECTIVENESS - ANALYSE

1. Målsætninger og sammenhængen med den finansielle planlægning.

- 1.1. Den foreslåede aktions konkrete målsætning(er). Bør (så vidt muligt) kvantificeres og præsenteres for hvert af de pågældende år med angivelse af, om det drejer sig om en flerårig aktion.

Opstilling af en luftfartspolitik udadtil er et væsentligt element i det indre marked.

Forhandlinger om en lang række aftaler med tredjelande kræver forskellige procedurer i EF. De nødvendige forslag er blevet vedtaget af Kommissionen og forelagt for Rådet. Ifølge forslagene er Kommissionen ansvarlig for udarbejdelse af forhandlingsdirektiver. Dette kan kun gøres på grundlag af opdaterede og lettilgængelige oplysninger. Den foreslåede databank vil kunne give sådanne oplysninger.

- 1.2 Er aktionen forudset i generaldirektoratets finansielle planlægning for de pågældende år?

Der henvises til finansieringsoversigt FBF 1993

- 1.3 Det bedes angivet, om der findes en mere generel målsætning fastlagt i generaldirektoratets finansielle planlægning, som den foreslåede aktions målsætning svarer til.

Forberedende arbejde med henblik på forhandlinger om internationale transportaftaler.

2. Begrundelse for aktionen

2.1 Begrundelse for den valgte aktion set i forhold til en alternativ aktion, der ville gøre det muligt at nå de samme målsætninger. Begrundelsen skal især bygge på følgende tre kriterier:

- a) **Omkostninger:** Alternativet til en database ville være at anvende oplysningerne fra sag til sag. Dette ville også gøre det meget vanskeligt for EF at komme videre på dette område.
- b) **Afløede virkninger (virkninger ud over de(n) konkrete målsætning(er)):** En databank vil sikre, at Kommissionen har de nødvendige oplysninger til at udarbejde forhandlingsdirektiver.
- c) **Multiplikatoreffekter (evne til at mobilisere andre finansieringskilder).** Ingen multiplikatorvirkninger.

3. Opfølgning og evaluering af aktionen

3.1 Udvalgte præstationsindikatorer:

Oplysningerne er tilgængelige med det samme

3.2 Hvordan og hvor hyppigt skal evalueringen finde sted?

Månedsvis og ad hoc

3.3 Vigtigste usikkerhedsmomenter, der kan påvirke aktionens specifikke resultater

Samarbejde med medlemsstaterne, som skal fremsende oplysningerne.

-111-

ISSN 0254-1459

KOM(92) 434 endelig udg.

DOKUMENTER

DA

11 07

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

ISBN 92-77-48527-2

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer
L-2985 Luxembourg